Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 9 / 08. FEBRUAR 2023

Red Bull präsentiert Motoren-Partner

Formel-1-Boom lockt Ford zurück

MotoGP-Test in Sepang

Aerodynamiker spielen verrückt

IGTC: 12h-Rennen Bathurst

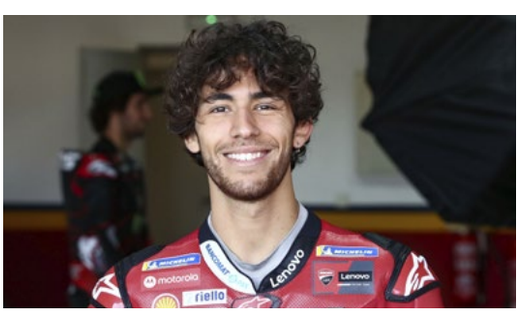
Mercedes-Sieg am Mount Panorama

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 09

Formel-1-Präsentation: Haas

Hülkenberg-Renner zeigt neue Lackierung



MotoGP-Interview: Enea Bastianini

Geht die Erfolgsserie im Werksteam weiter?

Garage-56-Projekt

So wird ein NASCAR-Auto fit für Le Mans

Inhalt

Automobil:

Formel 1 So sieht der Haas-Renner für 2023 aus **S. 4**
Formel 1 Haas-Boss Günther Steiner im Interview **S. 6**
Formel 1 Ford gibt Comeback in der Königsklasse **S. 8**
Formelsport Aktuelle News aus Formel 1 und IndyCar **S. 11**
Historie Aufgestöbert: Das erste F1-Auto von Schumi **S. 12**
Sportwagen Das NASCAR-Projekt für die 24h Le Mans **S. 14**
Sportwagen Mercedes gewinnt die 12h von Bathurst **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye-WM Interview Elfyn Evans und Vorschau Schweden **S. 22**
Rallye Weitere Nachrichten aus der Quertreiber-Szene **S. 24**
Rallye-Historie Vor 40 Jahren: Audis kleiner Allrad-Held **S. 25**
Tourenwagen NASCAR: Saison-vorschau und Clash **S. 26**
Tourenwagen Aktuelles aus Supercars, TCR und BTCC **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Ducati-Pilot Enea Bastianini **S. 30**
MotoGP Testfahrten in Sepang und weitere Nachrichten **S. 32**
Historie Vor 70 Jahren: WM-Titel für die NSU Rennmax **S. 34**
Superbike-WM Bautista und Rea beim Test auf Augenhöhe **S. 36**
Superbike-WM Die Technik-Highlights der neuen Bikes **S. 38**
Straßensport Die aktuellsten News aus den Serien **S. 40**
Offroad SuperEnduro-WM Budapest und mehr News **S. 41**
Offroad US-Supercross, Sand Races und Enduro-Statistik **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

26 NASCAR: Die neue Saison wirft ihre Schatten voraus, wir blicken auf die Neuerungen und den Clash in L. A.

NASCAR

18 IGTC: Das 12h-Rennen in Bathurst wurde trotz einer kleinen internen Kollision zur großen Feier für Mercedes

AUDI

32 MotoGP: Beim Test-Auftakt in Sepang gab es viele neue Technik-Lösungen zu bestaunen

MOTOGP

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Daytona war mit dem Debüt der US-Topklasse GTP der Startschuss für eine neue Ära. Acura und Cadillac glänzten, Porsche und BMW eher nicht. Warum?

Manchmal ist es ganz gut, wenn man einen Kommentar zu einem Rennen erst mit etwas Abstand schreibt. Dann hat sich das Bild gesetzt, zusätzliche Informationen runden die Erkenntnisse ab. Wir reden vom 24h-Rennen in Daytona und dem Debüt der neuen US-Topklasse GTP, die ja in Zukunft zusammen mit den Hypercars auch die gemeinsame Topklasse in der Sportwagen-WM bilden.

Mit einer Woche Abstand ist das große Bild noch klarer: Das Debüt der GTP war ein voller Erfolg, es kam nicht zu dem befürchteten Massensterben aufgrund von Zuverlässigkeitsproblemen, die alle Hersteller in der Testphase geplagt hatten. Cadillac war der Zuverlässigkeits-Weltmeister: Die beiden Teams Action Express und Chip Ganassi Racing brachten drei Werksautos ohne technische Probleme ins Ziel, mal abgesehen von zwei Unfallreparaturen. Doch die beeindruckende Haltbarkeit hat nicht gereicht, um den Gesamtsieg zu holen: Die beiden Acura der Teams Meyer Shank Racing und Wayne Taylor Racing holten einen Doppelsieg, weil sie einen Tick schneller waren – trotz kleiner Nickligkeiten bei der Zuverlässigkeit.

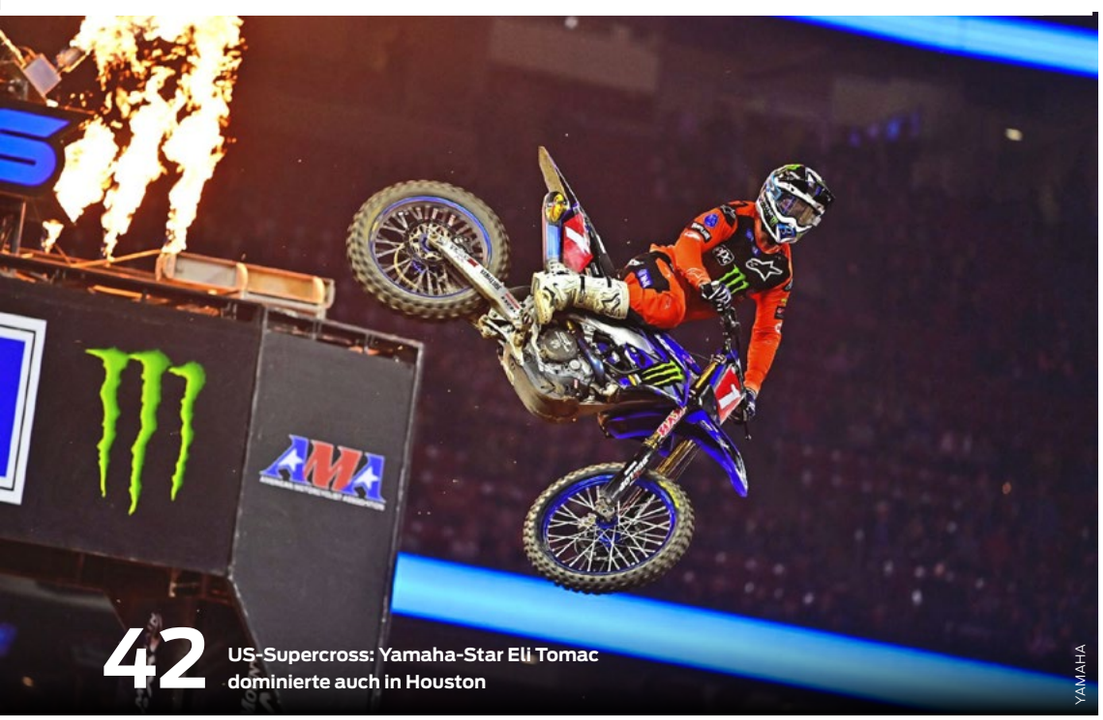
Die Datenanalyse zum Rennen fasst das Gesagte in Zahlen: Im Mittel der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden fehlten dem besten Caddy auf Platz 3 knapp drei Zehntel auf den Meyer-Shank-Acura. Nicht viel, aber dennoch genug, um im Shootout nach der letzten Gelbphase 25 Minuten vor Ende den Anschluss zu verlieren. Acura und Cadillac waren bereits in der Vorgängerklasse DPI vertreten, und offenbar konnten sie ihre Erfahrung in einen Speed- und Haltbarkeits-Vorteil ummünzen.

Aus deutscher Perspektive war das Ergebnis weniger toll. Bei BMW war man aufgrund der späten Entscheidung für den GTP-Einstieg und des daraus resultierenden Testrückstands mit Platz 6 noch ganz zufrieden, nach dem Motto: Die Performance-Entwicklung hat bei uns noch gar nicht richtig begonnen, den Rückstand von fünf bis sechs Zehntelsekunden auf die Spitze ist aufholbar, weil das Potenzial des Autos noch gar nicht ausgenutzt werden konnte,

Porsche ist sicher der Verlierer von Daytona: Die Rennschwaben hatten über 30 000 Testkilometer abgespult, trotzdem gab es Probleme, erst mit der Batterie, dann mit dem Getriebe. Der beste Porsche 963 kam auf Platz 14 ins Ziel. Erfreulich war, dass der Porsche durchaus Speed hatte: Im Mittel der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden fehlten „nur“ dreieinhalb Zehntel auf den siegreichen Acura.

Seltsam bleibt der Umstand, dass nur die beiden deutschen Hersteller BMW und Porsche Probleme mit dem Hybridsystem hatten, die Acura und Cadillac jedoch nicht. Insider liefern folgende These: Die deutschen V8-Motoren vibrieren stärker, da sie Kurbelwellen mit einem Hubzapfenversatz von 180 Grad verwenden. Die Vibrationen könnten ein Grund für die Hybridprobleme sein. Porsche und BMW hatten damit schon früher mal Probleme. Sind Vibrationen vielleicht sogar nur ein deutsches Phänomen?

Marcus Schurig
Redakteur



42 US-Supercross: Yamaha-Star Eli Tomac dominierte auch in Houston

GÜNTHER STEINER SPRICHT
Der Haas-Teamchef gehört zu den bekanntesten Personen im Paddock – und teils zu den umstritteneren. Im Interview spricht er über alte und neue Ziele, die Fahrer-Auswahl und über den Boom der Königsklasse.
Seite 6

TCR: ANDERSEN-INTERVIEW
Mit einer Rekordsaison sicherte sich Martin Andersen 2022 den Titel in der ADAC TCR Germany. Er verrät im Gespräch den Schlüssel zum Erfolg, redet über Rennen in Dänemark und nennt seine Zukunfts-Ziele.
Seite 28

SUPERBIKE-ENTWICKLUNG
Schon Ende des Monats startet die Superbike-WM in die neue Saison. Die Testfahrten zeigen, dass es wieder ein enges WM-Rennen geben dürfte. Auch, weil alle Hersteller im Winter technisch aufgerüstet haben.
Seite 36

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neuer Look für den Haas-Renner: Außer den schwarzen Flächen fallen vor allem die prominent platzierten MoneyGram-Logos ins Auge

Schwarzfahrer

Bevor das Geheimnis um die neue Technik gelüftet wird, gewährt Haas schon mal einen ersten Blick auf die neue Lackierung seines 2023er-Rennwagens. Zu sehen ist viel Schwarz und die Ankunft eines neuen Hauptsponsors.

Von: **Tobias Grüner**

Formel-1-Präsentationen laufen heutzutage etwas anders ab als früher. Bei vielen Teams ist es in Mode gekommen, zunächst das Design eines neuen Autos zu zeigen, bevor irgendwann später die Technik selbst enthüllt wird. So bekommen die Fans zumindest einen ersten Eindruck davon, was sie in der neuen Saison erwartet, ohne dass man der Konkurrenz zu viel über die Details verrät. Haas war schon in der Vorsaison nach diesem Schema vorgegangen. Vor zwölf Monaten wurde der Look des US-Teams auf einem komplett erfundenen Rennwagen präsentiert, der mit der Realität nichts zu tun hatte. In dieser Saison haben die Designer nun das Vorjahresauto als Leinwand benutzt, um uns einen Vorgeschmack auf den Neuwagen zu geben.

Der VF-22 lieferte allerdings nur die Basis-Form. In einigen Details, wie zum Beispiel der Motorhaube, unterscheidet sich das gezeigte Modell klar vom letztjährigen Haas-Renner. Zu viel sollten die Fans hier jedoch nicht hineininterpretieren. Auf Rückfrage von Motorsport aktuell bestätigte das Team, dass es sich hierbei nur um die künstlerische Freiheit der Grafikdesigner handele.

Aber auch wenn wir noch nichts über die neuen Formen lernen können, lohnt sich ein genauer Blick auf die Bilder. Sie zeigen, dass der US-Renner 2023 in einem komplett veränderten Look aus der Garage rollen wird.

> Letzte Saison holte Haas 34 seiner 37 WM-Punkte in der ersten Saisonhälfte. Dank mehr Geld in der Kasse sollte man 2023 länger im Entwicklungsrennen mithalten können.

Das früher fast komplett weiße Auto trägt künftig einen schwarzen Grundton. Vor allem auf den vertikalen Bauteilen bekommt der VF-23 den dunklen Anstrich großflächig verpasst. So sind die Endplatten von Front- und Heckflügel genauso in Schwarz gehalten wie der Seitenkasten und die Motorhaube. Weiße Kontraste finden sich nur noch an der Oberseite der Nase, an der Cockpit-Umrandung und am Halo-Schutzbügel. Auch die roten Flächen treten deutlich in den Hintergrund. Die traditionelle Teamfarbe zeigt sich nur noch an den Flügeln und der Nasenspitze.

MoneyGram bringt Money

Durch den neuen Hauptsponsor kommen ebenfalls noch ein paar rote Akzente auf das Auto. Der US-Finanzdienstleister MoneyGram ist mit seinem Logo prominent auf der Motorhaube, auf der Nase und dem Frontflügel vertreten. Die Millionen des Werbepartners bringen den Rennstall erstmals an die Budget-Grenze. Haas kann damit endlich finanziell mit der Konkurrenz mithalten. Nicht mehr an Bord ist das deutsche Telekommunikationsunternehmen 1&1. Der Telefon- und Internetriese hatte sich offenbar nur mit Haas verbündet, um von der erhöhten Aufmerksamkeit durch Mick Schumacher zu profitieren. Nun ist der Youngster mit dem großen Namen weg. Und der Sponsor verließ das

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

HAAS

Team gleich mit. Die Verantwortlichen können den 1&1-Verlust aber dank der vielen neuen Kooperationen gut verkraften. Außer MoneyGram befinden sich zum Saisonstart noch fünf weitere Sponsoren mit ihren Logos auf dem Auto.

Teamchef Guenther Steiner kann sich am neuen Look gar nicht sattsehen: „Ich mag die Lackierung. Sie verpasst dem Auto zweifellos einen höherwertigen und moderneren Look. Und sie passt dazu, dass wir jetzt mit unserem Titelsponsor MoneyGram in eine neue Ära starten. Es sind aufregende Zeiten in der Formel 1, und ich finde es toll, dass wir das erste Team waren, das seine neue Lackierung gezeigt hat, während wir gleichzeitig den VF-23 auf den Saisonstart vorbereiten." Das richtige Auto mit seinen umfangreichen Technik-Upgrades soll dann erstmals zum Start der Wintertests am 23. Februar gezeigt werden. Zwölf Tage zuvor wird das US-Team noch einen Shakedown auf der Grand-Prix-Strecke in Silverstone absolvieren, bei dem die neue Technik auf Kinderkrankheiten überprüft wird. Der Probelauf findet aber unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt.

Nach Platz 10 2021 und Rang 8 im Vorjahr will man den Aufwärtstrend mit dem VF-23 auf jeden Fall fortsetzen. Laut Steiner hat man sich den sechsten Platz in der Teamwertung als Zielmarke gesetzt. Dabei helfen soll auch eine prominente Neuverpflichtung beim Fahrerpersonal. Nico Hülkenberg kehrt in die Königsklasse zurück und ersetzt Schumacher an der Seite von Kevin Magnussen. In den letzten drei Jahren ohne Stammcockpit kam der Rheinländer gerade einmal auf vier Renneinsätze. Steiner macht sich aber keine Sorgen, dass der Speed beim Routinier verloren gegangen sein könnte. „Nico ist schon lange in der Formel 1 und war mit seinen Teams immer in der Position, wo wir jetzt hinwollen. Und er hat als Teil dieser Teams mitgeholfen, sie dort hinzubringen. Wir haben ihn nicht verpflichtet, weil wir ihn so gernhaben. Es geht nur um die Performance."

HAAS

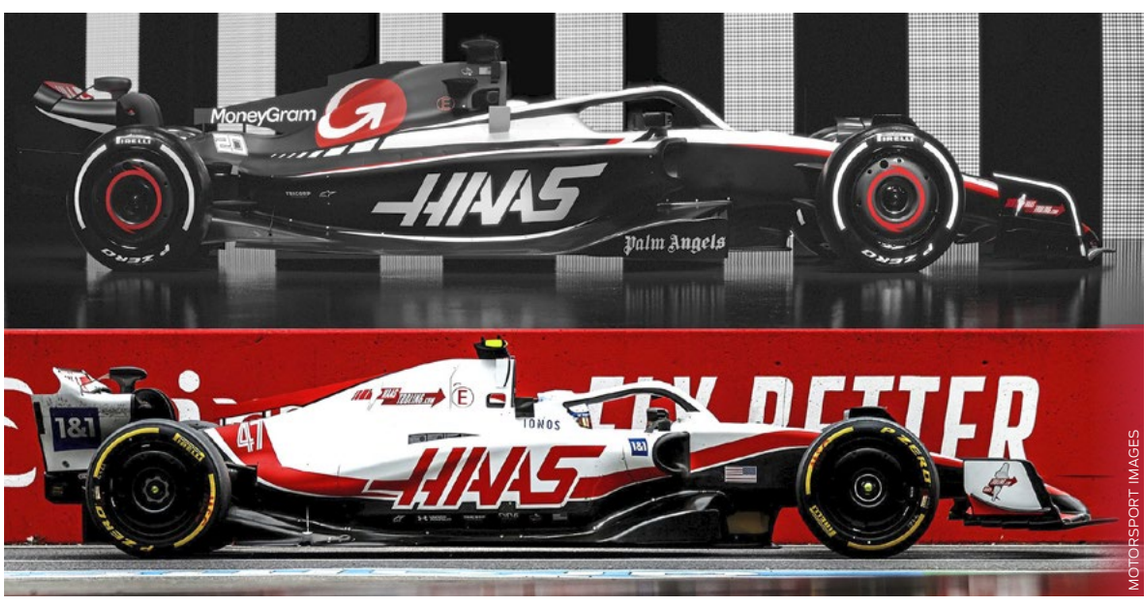
Die Oberseite ist weiter weiß lackiert. Nico Hülkenberg trägt wie früher die 27

MOTORSPORT IMAGES

Mit zwei erfahrenen Piloten hofft Haas auf eine höhere Punkteausbeute

Positiver erster Test

Schon beim ersten Test Ende November in Abu Dhabi hinterließ der Rheinländer einen guten Eindruck: „Die Ingenieure waren happy mit ihm", verrät Steiner. „Nico war auch zufrieden, hat aber auch schon direkt ein paar Punkte angesprochen, an denen wir noch arbeiten müssen. So etwas gefällt meinen Leuten. Die Ingenieure wollen immer positiv angetrieben werden. Vom Körperlichen her musste Nico über den Winter noch etwas zulegen. Aber das ist ganz normal. Das lässt sich nicht trainieren, wenn man ein Formel-1-Auto nicht Vollzeit fährt. Den letzten Schliff kriegst du nur durch das Fahren." Mit seinen Piloten, die beide die Altersmarke von 30 Jahren überschritten haben, setzt Haas voll auf den Faktor Erfahrung. Auch die Ingenieure haben in den vergangenen Jahren viel gelernt und gehen nun besser vorbereitet in die neue Saison. „Wir haben jetzt etwas aus dem Vorjahr, auf dem wir aufbauen können. Die ganze Organisation hat hart gearbeitet, um an diesen Punkt zu kommen. Mit Kevin und Nico sitzen zwei anerkannte Punktesammler in den Cockpits. Ich kann es kaum erwarten, dass es endlich losgeht", so Steiner. ■



MOTORSPORT IMAGES

In der Seitenansicht wird die Verwandlung besonders deutlich. Der neue Renner (oben) ist eine dunkle Erscheinung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Mit Platz 8 schaffte Haas 2022 den Anschluss ans Mittelfeld. 2023 soll der Aufwärtstrend fortgesetzt werden

WILHELM

MSa hat Haas-Teamchef Guenther Steiner in seiner Heimatstadt Meran getroffen. Der Südtiroler spricht mit uns über eingehaltene und verfehlte Ziele, über seine Fahrerwahl und den Boom der Formel 1.

Von: **Michael Schmidt**

Haas hat ein Jahr lang auf Weiterentwicklung verzichtet, um früher als alle anderen mit dem 2022er-Auto anfangen zu können. Wegen Corona wurden es dann sogar zwei Jahre. Wie viel Mut braucht es, auf ein oder zwei Jahre zu verzichten und Gene Haas darauf vorzubereiten?

Es war gar nicht so schwierig. Ich hatte mich gut vorbereitet. 2020 haben wir jegliche Entwicklung zurückgeschraubt, weil Gene bis August nicht wusste, ob er überhaupt dabeibleibt. Erst, als das neue Concorde-Abkommen auf dem Tisch lag, hat er zugesagt. Für 2021 haben wir nur das Auto an die neue Unterboden-Regel angepasst. Da habe ich ihm erklärt: Wenn wir jetzt viel Geld und Kapazität für das 2021er-Auto opfern, werden wir bestenfalls Vorletzter werden. Aber wir setzen damit nicht nur 2022 aufs Spiel, sondern die ganze Ära von 2022 bis 2025. Gene versteht das. Er ist Techniker und hat ein Nascar-Team. 2021 kam er dann aber doch nach dem fünften Rennen um die Ecke und hat zu mir gesagt: „Du hast mir erzählt, dass es schlimm wird. Aber gleich so schlimm?“ Ich habe ihm geantwortet, dass ich ihn immer vor einem harten Jahr gewarnt habe. Also hat er noch mal 15 schlechte Rennen geschluckt.

Hat es sich gelohnt?

Ich glaube schon. Sie werden vielleicht sagen, dass die Ergebnisse 2022 nicht besonders aufregend waren. Aber Sie müssen bedenken, dass unser Technikteam 2021 erst spät komplett war, weil wir 2020 so zurückgeschraubt hatten. Simone Resta musste ein neues Team zusammenstellen. Er hat damit im Dezember 2020 begonnen. So ein Team mit hundert Leuten in zwei Monaten aufzubauen ist ein echtes Unternehmen. Unter den Umständen haben die Jungs eine sehr gute Arbeit abgeliefert. Wir hätten besser abschneiden können. Am

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Nicht mehr Geld ist das Limit, sondern das Talent“

Anfang waren wir gut dabei, haben dann aber nicht immer die richtige Richtung getroffen. Daraus haben wir gelernt.

Wie wichtig war der achte Platz am Ende?
Siebter wäre schöner gewesen. Aber der achte Platz war schon wichtig, um intern den Jungs zu demonstrieren, zu was dieses Team fähig ist. Ich habe meinen Leuten immer gesagt: „Ein Großteil von euch ist 2018 Fünfter geworden. Ihr seid nicht blöder als damals.“ Wir wissen alle, warum wir zurückgefallen sind. Weil wir 2020 und 2021 nicht weiter entwickelt haben. Achter ist eine gute Basis, auf der wir jetzt aufbauen können.

War ein Upgrade über die Saison zu wenig? Die Konkurrenz hat teilweise sogar B-Versionen gebracht.
Wenn man mehr machen könnte, würde ich aus heutiger Sicht vielleicht anders entscheiden. Ich würde die Upgrades auch in kleineren Schritten verteilt bringen statt in einem großen Paket. Auch um die Fahrer zu motivieren. Es ist auch kein Geheimnis, dass alle Autos mit Ferrari-Motoren im Saisonverlauf ein bisschen langsamer geworden sind. Das hatte seine Gründe. Es war eine Kombination aus zu wenig Entwicklung, weniger Performance vom Motor und der Tatsache, dass die anderen zugelegt haben.

Wie schwer war es innerhalb von zwölf Tagen, einen neuen Fahrer zu finden? Und war Kevin Magnussen damals die einzige Option?
Zuerst musste ich nach dem Verlust des Titelsponsors mit Gene Haas sicherstellen, dass überhaupt genug Geld da ist. Einen Fahrer zu finden ist nicht so schwer. Es gibt ja genug, die Formel 1 fahren wollen. Wichtig ist, den Richtigen auszusuchen. Wir haben eine Liste aufgestellt und sie mit Gene besprochen. Gene hat mich gefragt, was ich davon halte, Kevin zurückzuholen. Ich habe ihm gesagt: im Prinzip gut. Er kennt das Team, wir kennen ihn, und das hilft, speziell bei einem so kurzen Vorlauf vor der Saison. Aber es war da noch nicht klar, ob er aus seinem Vertrag mit Peugeot in der WEC rauskommt. Ich würde die Entscheidung wieder so treffen. Die frühen Punkte in der Saison waren nur möglich, weil er schon mal bei Haas war.

„Amerikaner fasziniert, dass in der Formel 1 immer was los ist. Auch zwischen den Rennen. Wirf ihnen was hin, und sie nehmen es.“

Guenther Steiner

So hat der Fahrertausch für das Team am Ende einen Vorteil gebracht.
Absolut. Wir haben Erfahrung dazugewonnen und eine Referenz bekommen. Es ist schon mal eine Hilfe, wenn du einen Fahrer hast, von dem du weißt, wie gut oder schlecht er ist. Mit zwei jungen Fahrern hätten wir wieder nicht gewusst, was das Auto kann. Im Jahr davor mit Mick und Nikita lagen wir hinten, aber so richtig haben wir nie erfahren, wie weit wir wirklich hinter dem Feld lagen und was möglich gewesen wäre. Kevin war auch eine Hilfe für Mick. Endlich hatte er eine feste Größe im Team, an der er sich messen konnte.

Mick Schumacher hat sich in seinem zweiten Jahr gesteigert. Hat er sich nicht genug verbessert?
Es ist nicht die Frage, ob besser oder schlechter. Wir müssen das Team verbessern. Da haben wir noch Potenzial. Und wie bringt man ein Team weiter? Mit Fahrern, von denen man weiß, was sie können. Mick war leider erst in seiner zweiten Saison. Es gab aber Leute auf dem Markt, die haben schon sieben, acht oder zehn Jahre in der Formel 1 abgespult. Und die wissen einfach mehr. Das soll nicht heißen, dass Mick zu schlecht war. Er hat sich gesteigert. Manche Momente waren sehr gut. Da waren wir alle positiv überrascht. Aber um das Team auf die nächste Stufe zu heben und an unsere Leistungen von 2018 anschließen zu können, haben wir ein anderes Gesamtpaket gebraucht und wie 2018 wieder auf Erfahrung gesetzt.

Was spricht für Neuzugang Nico Hülkenberg?
Du gehst eine Liste durch und nimmst dann den, der für dich die logischste Wahl ist. Und das war Nico. Die Leute auf der Liste sind die üblichen Verdächtigen. Die kennt jedes Team. Wenn du dir dann die Frage stellst, wer der Beste für Haas in diesem Moment ist, dann wäre jeder auf Nico Hülkenberg gekommen.

Mick Schumacher ist ein Name, der Emotionen weckt. Verschiedene Seiten haben Ihnen Vorschläge gemacht, wer für das Team fahren sollte. Hat die vergiftete Atmosphäre eine Rolle gespielt?
Der Nachname Schumacher ist Fluch und Segen zugleich. Die Leute draußen glauben alle, sie hätten ein Wahlrecht für ein Formel-1-Team. Das aber haben nur Leute, die dem Team angehören oder denen das Team gehört. Wenn du nichts beiträgst, weder sportlich noch finanziell, wenn du nur eine Meinung hast, dann zählt das nicht. Ich habe auch eine Meinung, wenn ich Fußball schaue, wer aufgestellt werden sollte und wer nicht. Aber die interessiert nicht. Weil ich kein Stimmrecht habe. Die Stimmung rund um das Fahrerthema war lästig, aber sie hatte keinen Einfluss auf die Entscheidung. Ich lasse mich nicht von Leuten beeinflussen, die eine Meinung haben, aber keine Verantwortung übernehmen.

Mit Ihrem neuen Hauptsponsor Moneygram können Sie jetzt am Kostendeckel operieren. Was kann sich das Team in diesem Jahr mehr leisten als im letzten Jahr?
Wir können mehr entwickeln. Nicht nur, weil wir den Budgetdeckel ausschöpfen können. Letztes Jahr war alles am Auto neu. Diesmal kann man ein paar Teile übernehmen. Das spart Geld. Es sollte jetzt möglich sein, das Gleiche zu machen wie die anderen Teams. Jetzt ist nicht mehr das Geld das Limit, sondern das Talent.

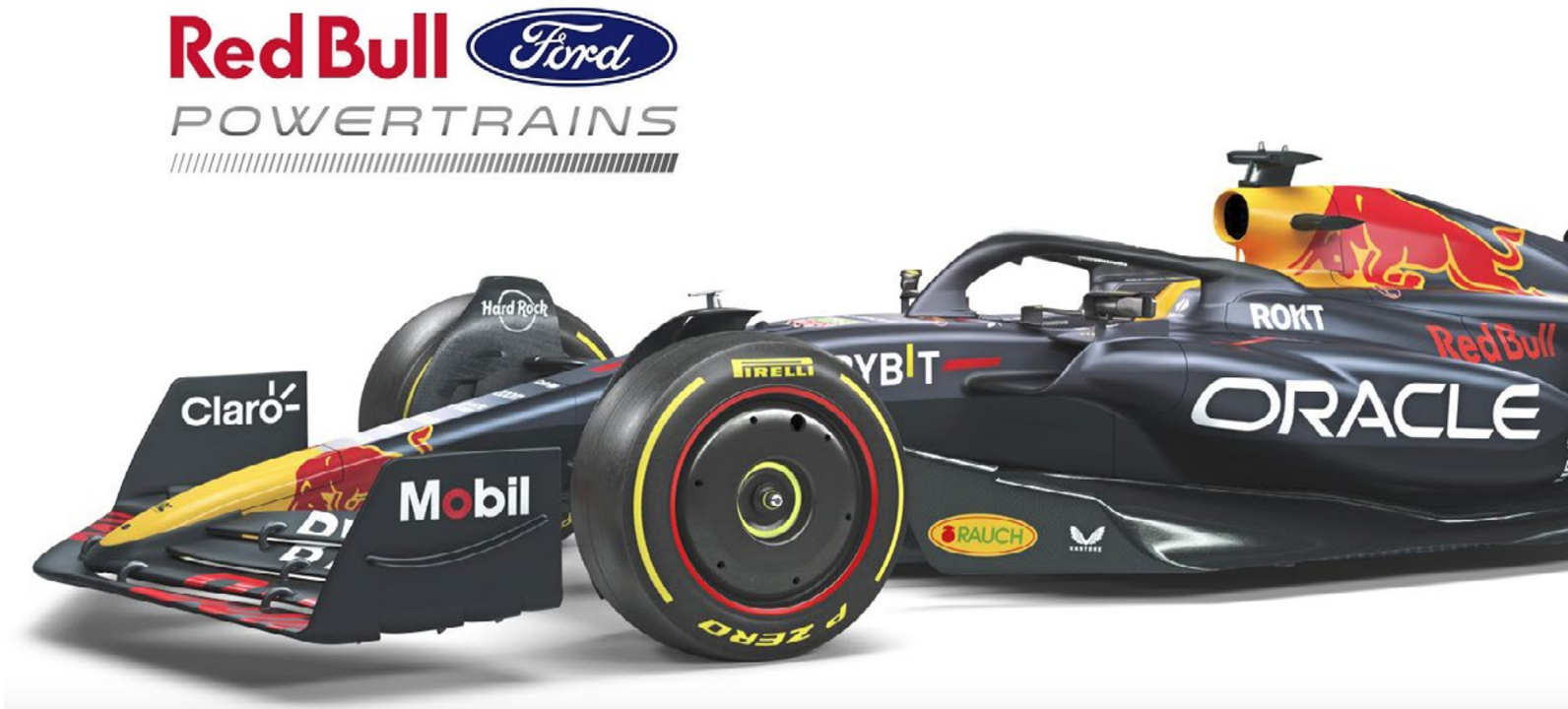
Die Formel 1 boomt. Wie ist das zu erklären?
Es kam aus dem Nichts und doch wieder nicht. Mit der Übernahme von Liberty hat sich die Vermarktung der Formel 1 stark verbessert. Dann haben sie mit der Netflix-Serie und ihrer Präsenz in den sozialen Medien ein paar Glücksgriffe gemacht. Das hat junge Leute in den Sport gezogen. Ich nenne sie die Netflix-Generation. Die kennt die Formel 1 nur, seit es Netflix gibt. Und sie interessiert sich wenig dafür, was vorher war. Die kennen die Historie nicht wie wir zwei alten Männer. Die sehen das als Spektakel und Unterhaltung. Schauen Sie sich an, was da los ist auf den Rennen. Auch rund um den Sport. Die meisten Rennen sind ausverkauft. Die TV-Zahlen sind gut, obwohl die Formel 1 in vielen Ländern im Pay TV verschwunden ist. Liberty hat da eine gute Mischung gefunden. Es ist eine Show, aber der Sport steht immer noch im Vordergrund.

Wo muss Haas 2023 landen?
Unser Ziel ist Sechster. Im letzten Jahr war Platz 7 unser Ziel. Das haben wir knapp nicht geschafft. Aber knapp daneben ist auch vorbei. Wir wollen mittelfristig im Mittelfeld vorne mitfahren. Dann sollte auch mal ein Podium möglich sein. ■

Guenther Steiner

Geburtstag: 07.04.1965
Geburtsort: Meran
Herkunftsland: Italien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Back in Town

Ford kehrt 2026 zurück in die Formel 1. Der zweitgrößte US-Autobauer schließt sich Red Bull an, kauft aber keine Anteile am Team. Den neuen RB19 hielt das Team von Max Verstappen verborgen. Man zeigte in New York stattdessen einfach das Vorjahresauto.

Von: **Andreas Haupt**

Manch Fan der Formel 1 wird sich wundern. GM, dem größten Automobilhersteller in den USA, verweigert die Königsklasse des Motorsports den Zugang. Dagegen wird die Rückkehr von Ford, dem zweitgrößten US-Hersteller, bejubelt. Die Marke mit dem blauen Oval schließt sich mit Red Bull kurz, um gemeinsam den Motor der Zukunft für 2026 zu entwickeln. Ford setzt sich dabei gewissermaßen ins gemachte Nest. Red Bull hat bereits in Eigenregie ein Motorenwerk am Firmencampus Milton Keynes hochgezogen, in das nun Ingenieure von Ford Performance mit einziehen. Bau war von April 2021 bis Juni 2022. Danach entwarfen die Ingenieure den ersten Verbrenner. Im August wurde der erste Motor bei Red Bull Powertrains gezündet. Inzwischen arbeiten dort rund 350 Angestellte. „Wir wollen auf 450 bis 470 aufstocken. Das sollte die passende Zahl für uns innerhalb der Budgetdeckelung sein“, sagt Red-Bull-Teamchef Christian Horner. Ab diesem Jahr gilt auch auf der Motorenseite eine Kostenobergrenze.

General Motors nein, Ford ja. Um die Sache mit den US-Herstellern zu verstehen, müssen wir ein bisschen weiter ausholen. Nur der Weltverband FIA sowie Alpine und McLaren begrüßen die Absichten von GM, die Edelmarke Cadillac im Verbund mit Andretti ins Rennen zu schicken. „Wie um alles in der Welt könnten wir Nein sagen zu solch einem großen Hersteller?“, fragt FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem. Das Management der Formel 1 spielt auf Zeit. Die restlichen acht Teams üben sich in Blockade. „Es ist nichts Persönliches gegen sie“, beteuert Horner. „Es ist Betriebswirtschaftslehre.“

> „Wir haben über ein eigenes Werksteam nachgedacht. Es hat sich aber nicht richtig angefühlt. Red Bull und Ford: Das passt einfach zusammen.“
>
> Mark Rushbrook, Ford

Unterschied GM und Ford

Wie eigentlich immer geht es ums Geld. Wenn schon ein neuer Wettbewerber, dann soll bitte auch die Kasse klingeln. „Es ist offensichtlich, warum zwei Teams dafür sind. McLaren kooperiert mit Andretti in der IndyCar-Serie. Alpine würde wahrscheinlich den Motor liefern“, schildert Horner aus Red-Bull-Perspektive. „Andretti und Cadillac müssten schrecklich viel mehr Geld bringen, damit die anderen Teams nichts verlieren. Wenn Liberty bereit ist zu bezahlen, hätte niemand ein Problem.“

Das wollen die Rechteinhaber natürlich nicht. Stattdessen soll die „Anti Dilution Fee“ mit dem neuen Concorde Agreement drastisch steigen. Die Anti-Verwässerungsklausel ist im Prinzip die Eintrittsgebühr für neue Teams. Mit dem neuen Rahmenvertrag der Formel 1 soll sie von 200 auf 500 Millionen oder noch mehr US-Dollar klettern. Das Geld geht zu 100 Prozent an die Teams im Club. Das zweite Problem für Andretti-GM: Der neue Vertrag muss erst ausgehandelt werden. Das kann dauern. Und eigentlich kann sich Andretti keinen Aufschub leisten. Das aktuelle Concorde Agreement besteht noch

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bis 2025 fährt Red Bull mit Honda-Motoren. Danach heißt der Partner Ford. Die Power Unit entsteht in Milton Keynes

RED BULL/FORD

bis Ende 2025. Unter diesem Papier will die Formel 1 nicht unbedingt neue Player reinlassen.

Das ist der Unterschied zu Ford. Der zweitgrößte Autobauer gründet kein neues Team „Wir haben darüber nachgedacht. Es hat sich aber nicht richtig angefühlt, ein eigenes Werksteam zu bringen“, schildert Ford-Sportchef Mark Rushbrook. „Während der Gespräche mit Red Bull wurde schnell klar, was sie uns bringen und was wir ihnen geben können. Das passt einfach.“ Horner ergänzt: „Es war sehr einfach und unkompliziert, diesen Deal abzuschließen, weil es beide Parteien wirklich wollten.“

Das F1-Management ist begeistert und reiste extra mit nach New York. Stefano Domenicali trat im Frühstücksfernsehen zusammen mit Ford-CEO Jim Farley auf, um die Rückkehr des US-Riesen zu verkünden und zu zelebrieren. In den Sozialen Medien teilte die Formel 1 mehrere Beiträge zum Thema. Als Andretti-GM seine Pläne öffentlich machte, schwieg Domenicali hingegen. Ein bisschen spielt Eitelkeit mit. Andretti war damals vorgepirscht, ohne die F1-Bosse vorab zu informieren. Nur die FIA wurde vor der Pressekonferenz in Kenntnis gesetzt. Ein schlechter Schachzug von Andretti und GM. Ford machte es schlauer.

Die Liste der Motorenbauer ab der Formel-1-Saison 2026 kann sich sehen lassen. Die FIA bestätigte nach der Bekanntgabe von Ford, gemeinsame Sache mit Red Bull zu machen, neben dem neuen Bündnis noch Alpine (Renault), Audi, Ferrari, Honda und Mercedes als registrierte Hersteller einer Power Unit. Die neue Formel zieht an.

Die boomende Formel 1

Ab 2026 wächst die Bedeutung des Elektroantriebs. Die MGU-K soll dann 350 Kilowatt (476 PS), statt wie bisher 120 kW (163 PS) beisteuern. Der Motor selbst soll in etwa dieselbe Leistung zum Gesamtsystem beitragen – und zu 100 Prozent nachhaltigen Kraftstoff schlucken. Mehr Elektro, mehr Umweltschutz: Die Formel 1 will bis 2030 den Sport CO_2-neutral veranstalten. Das zieht Hersteller an. „Wir haben vor zwei Jahren damit begonnen, uns intensiver mit der Formel 1 zu befassen, und zu verstehen, in welche Richtung sich der Sport bewegt“, berichtet Rushbrook. „Wir haben uns die notwendige Zeit gegeben und sondiert. Wir haben mit einigen Teams gesprochen. Manche kamen auch auf uns zu.“ Schlussendlich fiel die Wahl auf Red Bull.

Die wachsende Popularität des Sports – insbesondere in den USA – und die immer breiter werdende Fan-Basis, von jung bis alt, von weiblich bis männlich, war eine bedeutende Einflussgröße. Das Engagement in der Königsklasse spielt Ford die Möglichkeit zu, die eigene Kampagne zu pushen.

Der US-Hersteller investiert rund 50 Milliarden US-Dollar in die Transformation hin zur Elektromobilität. Man will die eigenen Fertigungskapazitäten noch in diesem Jahr auf 600 000 Elektroautos hochfahren. Bis Ende 2026 soll die Produktionsleistung zwei Millionen Fahrzeuge erreichen. Nur die Nachricht zum Geschäftsbericht 2022 trübte die Stimmung. Ford schrieb im Vorjahr einen Verlust von 2,2 Milliarden US-Dollar. Für das schlechte Ergebnis macht der Konzern mitunter Sondereffekte verantwortlich.

2026 dann die Rückkehr in die Formel 1. Ford heftet sich ans Revers, an zehn Konstrukteurs- und an 13 Fahrer-Weltmeisterschaften beteiligt gewesen zu sein. Der letzte Titel war der erste von Michael Schumacher, der sich 1994 in einem Benetton-Ford krönte. Auf eine Zusammenarbeit mit Stewart folgte der Werkseinsatz von Jaguar zwischen 2000 und 2004. Jaguar war eine Ford-Tochter. Den Rennstall kaufte 2005 Dietrich Mateschitz. So schließt sich der Kreis. ▷

JIM FARLEY (TWITTER)

Auftritt im US-TV: Ford-CEO Jim Farley (2. v. rechts) zusammen mit F1-Chef Stefano Domenicali (rechts) und den beiden Moderatoren

RED BULL

Gemeinsame Sache: Red-Bull-Teamchef Horner und Ford-Boss Farley

RED BULL

Technikpartner: Ford zieht bei Red Bull Powertrains in Milton Keynes ein

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neu ist nur der Name: Red Bull stellte in New York den alten RB18 aus und verkaufte ihn als RB19

RED BULL

Den größten Coup landete Ford in den 1960er-Jahren. Man finanzierte den Bau des erfolgreichsten Formel-1-Motors der Geschichte. Cosworth entwickelte mit den 100 000 Pfund von Ford den berühmten Double Four Valve – einen Achtzylinder mit drei Litern Hubraum. Dieser Motor gewann mit verschiedenen Teams zwischen 1967 und 1983 in Summe 155 Grands Prix. Das Ford-Logo klebte drauf. Perfektes Marketing.

Genau das werfen nicht wenige Ford jetzt vor. Die Amerikaner bringen Red Bull Geld, damit ihr Logo im Zusammenhang mit der Power Unit sichtbar wird. Aus Red Bull Powertrains wird Red Bull Ford Powertrains. Ford springt auf einen fahrenden Zug. Red Bull selbst hatte in den letzten fast zwei Jahren die gesamte Aufbauarbeit geleistet.

„Wir haben alle Spezialisten und die Spezialausrüstung zusammen“, sagt Horner. Red Bull zieht aktuell ein Gebäude für den Hybridteil des Motors hoch. Es soll bis Ende des Jahres stehen. Alles war nach der Absage an Porsche im vergangenen September darauf vorbereitet, den Motor der Zukunft notfalls im Alleingang zu bauen. „Strategisch war dieser Deal wichtig für uns“, äußert sich Horner nun. Ford hat ein breites Netzwerk in der Industrie, das Red Bull nicht hat. Zum Beispiel zu Zulieferern. „Wir legen alles auf den Tisch, was wir an Ressourcen zu bieten haben. Sie haben vollen Zugang“, verspricht Rushbrook. Ford sieht sich nicht nur als Gehilfe. „Wir entwickeln die Power Unit in den nächsten drei Jahren zusammen. Wir sind vollwertige Partner.“

> „Der Technologietransfer in die Serie ist wieder möglich. Wir wollen lernen, zum Beispiel bei der Aerodynamik. Red Bull hat die besten Aerodynamiker im Team.“
>
> Jim Farley, Ford-CEO

Der neue US-Partner hebt den Elektromotor, die Batteriezellentechnologie, die Software für das Motormanagement und die Analytik als Bereiche hervor, in denen Ford sein Know-how mit einbringen soll. „Es ist wichtig für uns, dass wir auf die Erfahrung und das Wissen von Ford zugreifen können. Es fühlt sich so an, dass wir dadurch die Lücke zwischen uns und den Konkurrenten schließen, denen wir uns stellen“, sagt der Teamchef.

Ford will lernen

Ford-Boss Jim Farley verspricht sich Siege – und einen Technologietransfer. Die Ford-Ingenieure sollen lernen, um die bestmöglichen, softwaregetriebenen Elektroautos zu bauen. „Wir wollen keine gesichtslosen Autos entwickeln. Wir wollen Autos mit Charakter. Dieses Team hat Charakter. Wir wollen unseren Marktanteil steigern. Wir wollen in der Lage sein, Software auf unsere Autos zu übertragen. Wir wollen, dass jemand von null auf 100 schneller fährt. Digitalisierung, Elektrifizierung: Unsere Produkte kommen in den nächsten Jahren breiter in die Masse. Wir sind glücklich mit diesem Team, und wir wollen lernen. Bei Batteriebetriebenen Autos spielt die Aerodynamik eine tragende Rolle. Hier bei Red Bull sitzen die besten Aerodynamiker.“

Anteile am Team kauft Ford nicht. Das wollte damals Porsche und fiel im letzten Moment auf die Nase. Bis Red-Bull-Ford in der Startaufstellung steht, sind es noch ein paar Jahre. Bis dahin fährt das Team aus Milton Keynes weiter mit Honda-Motoren. Auch mit den Japanern gab es Gespräche, über 2025 hinaus gemeinsame Sache zu machen. Doch es gab kein Zurück mehr. Red Bull hat riesige Investments getätigt, um eine eigene Motorenschmiede zu betreiben. Honda wollte nicht den Junior-Partner spielen.

Ach ja, in New York stellte Red Bull am 3. Februar auch ein neues Auto vor. Zumindest ließ man das die Welt glauben. Doch was da stand war nichts anderes als ein farblich leicht verändertes Vorjahresauto mit ein paar neuen Sponsoren drauf. Den echten Red Bull RB19 werden wir wahrscheinlich erst bei den Testfahrten in Bahrain sehen. Horner lässt uns wissen: „Das neue Auto ist zu großen Teil eine Evolution. Der RB18 war so ein gutes Rennauto. Es macht Sinn, mit dieser Philosophie weiterzumachen.“

Red Bull hat sowohl Ferrari als auch Mercedes auf der Rechnung. „Wir unterschätzen keinen von ihnen.“ Ferrari hatte schon 2022 ein gutes Rennauto, machte aber zu viele strategische Fehler und bedauerte zu viele Ausfälle. Bei Red Bull geht man davon aus, dass Ferrari mit besserer Standfestigkeit in die Saison geht – und dann wieder zur alten Stärke bei den Motoren zurückkehrt. Auch Honda hatte 2022 kleinere Sorgen mit der Zuverlässigkeit. Doch man hat nicht so viele PS in der Hinterhand wie Ferrari. Mercedes sollte seine Defizite beheben und voll auf Ballhöhe sein, glaubt man bei Red Bull.

Das eigene Konzept beherberge noch viel Potenzial. Die Ingenieure sind optimistisch, es freizusetzen, obwohl man die wenigste Zeit im Windkanal verbringen darf. Die Teamführung glaubt, dass die Techniktruppe den Weg gefunden hat, mit der Entwicklungsstrafe umzugehen, die es nach dem Verstoß gegen den Budgetdeckel setzte. Weltmeister Max Verstappen: „Ich vertraue meinen Ingenieuren. Und ich bin lieber in unserer Position als im Vorjahr Zweiter oder Dritter gewesen zu sein.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Trauer um Turbo-Pionier

Jean-Pierre Jabouille war für Renault der perfekte Entwicklungsfahrer für das Turboprojekt. Am 2. Februar ist der zweifache GP-Sieger im Alter von 80 Jahren gestorben.

Von: **Michael Schmidt**

Es ist eine unheimliche Serie. In den letzten zwei Monaten starben vier französische Rennfahrer. Nach Patrick Tambay, Philippe Streiff und Michel Ferté erreichte die Motorsportwelt am 2. Februar die traurige Nachricht, dass Jean-Pierre Jabouille gestorben ist. Er wurde 80 Jahre alt.

Jabouille begann seine Karriere mit Bergrennen und arbeitete sich dann schrittweise in die Königsklasse hoch. Der Formel-2-Europameister von 1976 wurde für Renault zur Galionsfigur für das Turbo-Abenteuer in der Formel 1. Der technisch begabte Jabouille erlebte die komplette Entwicklungsphase mit und wurde 1979 in Dijon mit einem GP-Sieg belohnt, dem ersten für Renault. 1980 folgte ein zweiter Sieg am Österreichring. Jabouille bezahlte allerdings auch für die Standfestigkeitsprobleme im Frühstadium der Technik: Bei 49 GP-Starts fiel er 37-mal aus. Bei einem Unfall 1980 in Montreal zog er sich schwere Beinbrüche zu. Das war das Ende der F1-Karriere. Jabouille blieb dem Sport treu, als Ligier-Rennleiter und Sportchef von Peugeot. Später eröffnete er ein Restaurant in Paris. ■

XPB

2019 drehte Jabouille die letzten Runden in seinem Renault RS10 von 1979

Formel 1

Frist für neue Teams

Die FIA hat den Anmeldeprozess für neue F1-Teams veröffentlicht. Wer 2025 einsteigen will, muss bis zum 17. Februar seine Bewerbung abliefern. Über eine Zulassung entscheidet die FIA nicht alleine.

Von: **Michael Schmidt**

Jetzt liegt es endlich auf dem Tisch. Die FIA hat das sechsseitige Bewerbungsformular für neue Formel-1-Teams veröffentlicht. Wer in der Saison 2025 debütieren will, muss bis zum 17. Februar einen formalen Antrag stellen, an den acht Bedingungen geknüpft sind. Die Gebühr von 20 000 Dollar an die FIA wird nicht erstattet.

Die Bewerber, die bis zum 30. April eine positive Antwort erhalten, müssen sich einem dreimonatigen Prüfprozess mit weiteren acht Kriterien unterziehen. Dabei müssen sie folgende Punkte offenlegen: Die technische Infrastruktur, die finanzielle Ausstattung, die Fähigkeit, sämtliche Regularien zu erfüllen, ein Geschäftsplan für die ersten fünf Jahre, die Erfahrung des Teams im Motorsport, die Unbescholtenheit der Besitzer, den Nachweis, die CO_2-Ziele der Formel 1 bis 2030 zu erfüllen und dem Sport einen Mehrwert bieten zu können. Die Prüfung kostet 300 000 Dollar, wobei die Antragsgebühr angerechnet wird. Eine Entscheidung fällt bis zum 30. Juni. Der Weltverband kann nicht alleine entscheiden, auch die Formel 1 und die Teams reden mit. Die Formel 1 verlangt eine Entschädigung von 200 Millionen Dollar, die an die Teams verteilt wird. Sie will aber das neue Concorde-Abkommen abwarten, was einen Einstieg erst ab 2026 und dann für 600 Millionen Dollar ermöglicht. Laut FIA gibt es fünf Bewerber, die Formel 1 spricht von Andretti/Cadillac plus zwei. ■

XPB

Die FIA hat die Kriterien für potenzielle F1-Neueinsteiger veröffentlicht

NACHRICHTEN

SECHS HERSTELLER

Die FIA hat mit drei Monaten Verspätung die Unterschriften von sechs Herstellern bestätigt, die ab der Formel-1-Saison 2026 Motoren liefern wollen. Es sind Audi, Ferrari, Honda, Mercedes, Red Bull/Ford und Renault. Honda muss sich noch ein Team suchen. Die Branche tippt auf Williams oder Aston Martin. Ferrari und Mercedes werden jeweils einen Kunden verlieren.

ZWEITJOB FÜR SCHUMI

Mick Schumacher war in der vergangenen Woche gleich bei zwei Teams in England zur Sitzanpassung vor Ort. Der ehemalige Haas-Pilot fungiert nicht nur bei Mercedes als Ersatzmann, sondern auch bei McLaren. Mit Williams soll es auch schon Gespräche geben. Konkrete Pläne für einen Einsatz in Test- oder Trainingssessions gibt es aber noch nicht.

FRANKREICH-COMEBACK

Jean Alesi ist neuer Boss der Rennstrecke in Le Castellet, wo der Franzose im Jahr 1989 auch sein Formel-1-Debüt gegeben hatte. Der 201-fache Grand-Prix-Starter gab bei seiner Ernennung das Ziel aus, den Frankreich-GP wieder zurück auf den Circuit de Paul Ricard zu holen.

ERSTER INDYCAR-TEST

Beim Saison-Vortest der IndyCar auf dem 4,94 Kilometer langen Rundkurs „The Thermal Club“ in Südkalifornien setzte Marcus Ericsson die Bestzeit. An zwei Tagen drehten die 27 Vollzeit-Nennungen auf der Clubstrecke kombiniert 3679 Runden.

KEINE DOPPELTEN PUNKTE

Ab dieser Saison zählt das Indy 500 wie jedes andere Saisonrennen. Die IndyCar begründet die Reform mit ungewollten Auswirkungen auf die Vollzeit-Teams. In den vergangenen Jahren hatten sich Teams und Fahrer mehrfach kritisch geäußert.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die grüne Schönheit

Für viele ist der Jordan 191-Ford das schönste Formel-1-Auto aller Zeiten. Für Michael Schumacher war es das erste. Das Chassis von Teamkollege Andrea de Cesaris ging bei Bonhams über den Auktionstisch. Die Ikone wurde von nur drei Ingenieuren gebaut.

Von: **Michael Schmidt**

Eddie Jordan wagte 1991 den Sprung in die Formel 1. Mit 27 Angestellten und einem Budget von 25 Millionen Dollar. Alles war bei den Einsteigern auf Kante genäht. Auch die Konstruktion des Autos. Technikchef Gary Anderson verrät: „Das ganze Auto haben drei Leute konstruiert. Ich war für das Chassis und die Aerodynamik zuständig, Andy Green machte die Aufhängungen und Mark Smith das Getriebe. Geld war immer knapp, aber wir kannten es nicht anders. Drei Leute können keine 200 Millionen Dollar verbraten."

Der Jordan 191 war aerodynamisch ein exzellentes Auto. Es lag in schnellen Kurven wie ein Brett. „Mechanisch mussten wir mit einem kleinen Manko leben", erinnert sich Anderson. „Es hat in langsamen Kurven untersteuert. Das Untersteuern war dem Auto nicht auszutreiben. Immer, wenn wir versucht haben, dieses Problem zu lösen, wurde das Auto aerodynamisch schlechter." Das merkte auch Michael Schumacher bei seinem ersten Formel-1-Einsatz 1991 in Spa, wie Anderson erzählt: „Obwohl er keine Erfahrung hatte, hat er genau das bestätigt. Er hat am Freitag versucht, das Untersteuern durch Setup-Änderungen zu reduzieren, kam aber zu dem Schluss, dass die Rundenzeiten nicht besser wurden, das Auto dafür aber schwieriger zu fahren war."

Eingebautes Untersteuern

Eau Rouge dagegen ging mit dem Jordan voll. „Michael ist gleich in seiner ersten Qualifikationsrunde voll auf dem Gas geblieben. Andrea de Cesaris hat das erst in der letzten geschafft, und dann auch nur zu 99,9 Prozent. Michael wäre in der Startaufstellung noch weiter vorne gestanden, hätte ihn Alain Prost nicht aufgehalten. Sein Feedback war damals schon sehr gut. Er wusste, was er wollte, und hatte Vertrauen in sich und das Auto. Und er war bereits in der Lage, sich neben dem Fahren auch Gedanken über das Fahrverhalten zu machen."

Der Jordan 191 ist für viele das schönste Formel-1-Auto aller Zeiten. Egal, von wo man draufschaut: Die Proportionen stimmen, die Linienführung ist harmonisch, das Design schlicht. Der Frontflügel mit seinen Endplatten, die bis in die Vorderachse reichen, wächst aus der Nase. Sie ist in der Mitte leicht angehoben. Das Ensemble ist nicht so eckig wie beim Ideengeber Tyrrell 019, sondern verläuft in einem sanften Schwung. Die schlanke Chassisröhre geht auf halber Cockpithöhe in zwei flache Seitenkästen über, die mit ihren angeschrägten Kühleinlässen aus der Vogelperspektive eine bauchige Form bekommen, wie man sie zuerst beim Ferrari von 1989 gesehen hatte. Die Airbox fällt gerade in Richtung Motorabdeckung ab und wirkt im Profil wie der Kopf eines Adlers. Der dreiteilige Heckflügel hat in der Seitenansicht kaum Tiefe. Er holt sich Flügelfläche über die drei Etagen zurück. Der grün-blaue Anstrich mit dem 7up-Logo unterstreicht die Eleganz des Autos.

Ursprünglich sollte der erste Formel-1-Jordan von einem Judd-Motor angetrieben werden, doch dann ließ Eddie Jordan seine Beziehungen zu Cosworth spielen und sicherte sich einen Kundenvertrag bei Ford. Dass er damit zweite Wahl hinter Werksteam Benetton war, konnte er verschmerzen. Der 3,5-Liter-Ford-HB-Achtzylinder gab in der Kundenversion 650 PS ab. Nach guten Leistungen zur Saisonmitte bekam Jordan

BONHAMS

Aus einem Guss: Der Jordan 191 besticht durch klare Linien und runde Formen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DIE ERFOLGE

REINHARD

Debüt: GP USA 1991
GP-Einsätze: 16
Einsatzzeit: 1991
Siege: -
Pole-Positions: -
Punkte: 13

DAS DETAIL

BONHAMS

Der Jordan 1991 ist nicht einfach nur schön und simpel. Er hat auch zwei interessante Details, die ihn vom Rest der 1991er-Fahrzeuggeneration abheben. Es beginnt beim Frontflügel, der in die Nase integriert ist. Der angehobene Mittelteil war seit dem Tyrrell aus dem Vorjahr bereits Standard. Neu aber ist, dass die seitlichen Ausleger weiter nach vorne reichen als die Nase. Das reduziert die Interaktion zwischen Nase und Flügel. Die Flaps sind so angestellt, dass sie die Luft exakt in die Lücke zwischen oberen und unteren Querlenkern und dem Pushrod leiten. Auffällig sind auch die beiden riesigen Diffusorkanäle und das vollverkleidete Heck, das an den Kanten nicht vertikal, sondern sanft nach außen abfällt. Ein früher Versuch, die Turbulenzen rund um die Hinterräder besser zu kontrollieren.

DIE TECHNIK

WILHELM

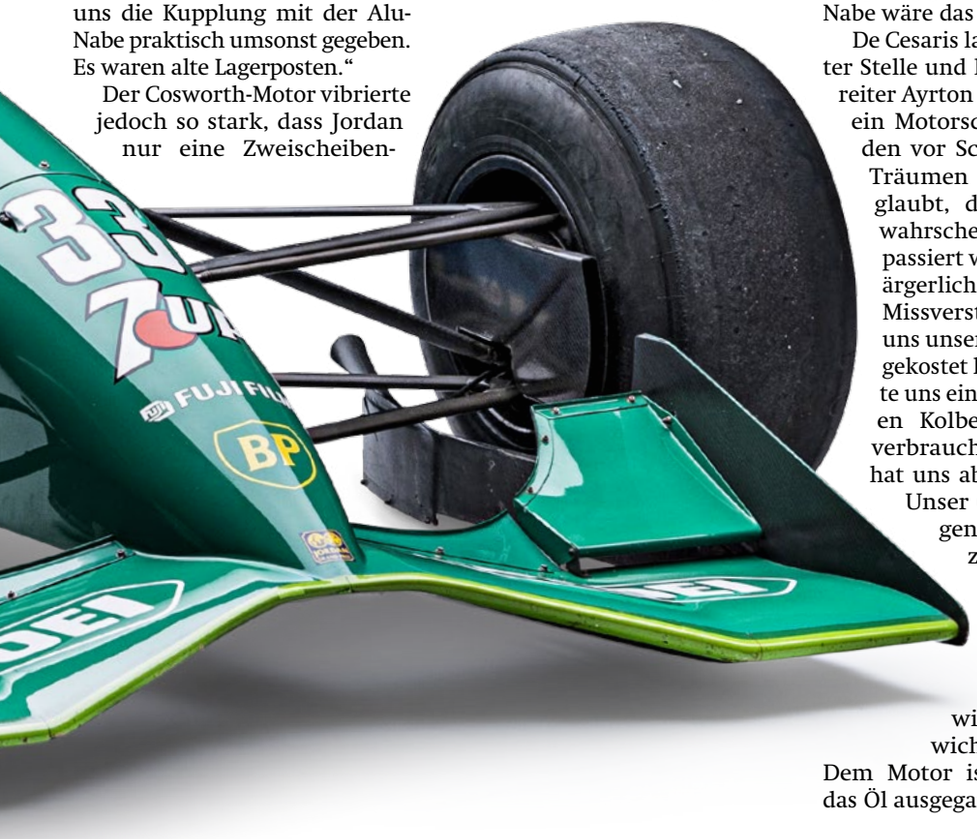
Bezeichnung: Jordan 191-Ford
Chassis: Karbon-Monocoque
Motor: Ford V8, 650 PS bei 13 200/min
Getriebe: Jordan/Hewland, 6-Gang, manuell
Vorderachse: 2/2 Querlenker, Pushrod
Hinterachse: 2/2 Querlenker, Pushrod
Reifen: Goodyear
Länge: 4435 mm
Breite: 2150 mm
Höhe: 1008 mm
Radstand: 2898 mm
Spur vorne: 1820 mm
Spur hinten: 1680 mm
Tank: 212 l
Gewicht: 505 kg

für Spa unter der Hand die DEG5-Version, die auch Benetton benutzte. Das waren noch einmal 20 PS mehr. Doch mit dem Power-Schub kamen auch Probleme.

Zu hoher Ölverbrauch

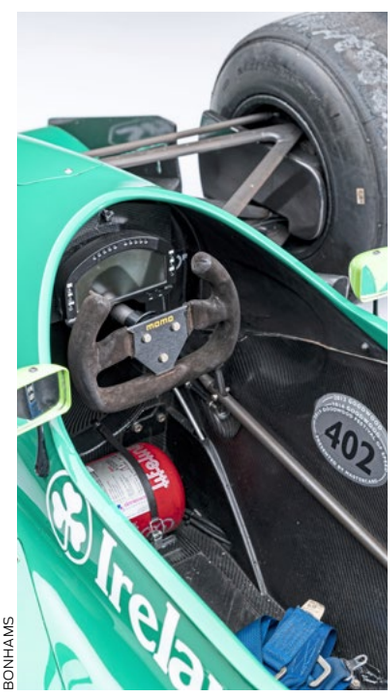
Gary Anderson erinnert sich noch genau an das Rennen in Spa, das für Schumacher schon nach einem Kilometer endete und das Andrea de Cesaris hätte gewinnen können, wäre nicht ebenjener Motor geplatzt: „Spa ist hart für die Kupplung, weil es beim Start bergauf geht. Wir hatten nicht das Budget, um uns exotische Kupplungen zu leisten. Die Kupplungsnabe war aus Aluminium gefertigt. Weil diese hin und wieder überhitzte, sind die reicheren Teams zu Titan übergegangen. Das war zu teuer für uns. AP hat uns die Kupplung mit der Alu-Nabe praktisch umsonst gegeben. Es waren alte Lagerposten."

Der Cosworth-Motor vibrierte jedoch so stark, dass Jordan nur eine Zweischeiben-kupplung einbauen konnte. Das machte aus dem Start eine heikle Angelegenheit. „Unser Fehler war, dass wir Michael davon nichts erzählt haben", entlastet der Konstrukteur seinen Fahrer. „Beim Start wurde die Kupplung heißer als sonst, aber ich glaube, wir wären mit einem blauen Auge davongekommen, hätte es nicht in der ersten Kurve einen Stau gegeben. Ausgangs La Source hat Michael praktisch aus dem Stillstand heraus einen zweiten Start produziert. Und das hat die Kupplung gekillt. Mit einer Titan-Nabe wäre das nie passiert."



De Cesaris lag bereits an zweiter Stelle und holte auf Spitzenreiter Ayrton Senna auf, als ihn ein Motorschaden drei Runden vor Schluss aus seinen Träumen riss. Anderson glaubt, dass Schumacher wahrscheinlich das Gleiche passiert wäre. „Es war eine ärgerliche Verkettung von Missverständnissen, die uns unseren ersten GP-Sieg gekostet hat. Cosworth hatte uns einen Motor mit neuen Kolben gegeben. Der verbrauchte mehr Öl. Das hat uns aber keiner gesagt. Unser Öltank war groß genug, um ein oder zwei Liter extra einzufüllen, wenn es von uns verlangt worden wäre. Aber so wollten wir nicht extra Gewicht mitschleppen. Dem Motor ist am Rennende das Öl ausgegangen."

Insgesamt sieben Autos wurden von der Ikone gebaut. Das 191-6 Chassis von Andrea de Cesaris beim GP Belgien 1991 wurde letzte Woche bei Bonhams unter den Hammer gebracht. Das Auktionshaus gab den Wert zwischen 1,4 und zwei Millionen Euro an. ■



BONHAMS

Schumis erster Arbeitsplatz: Piloten-Lenkrad, großes Display

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

HENDRICK MOTORSPORTS

Mut zum Risiko: GM und Chevrolet bringen in Le Mans ein modifiziertes NASCAR-Auto an den Start

The Home of the Brave

Im Juni feierte das 24h-Rennen in Le Mans seinen 100. Geburtstag. Amerika kommt mit einem besonderen Geschenk: Zum ersten Mal seit fast 50 Jahren steht in Le Mans wieder ein NASCAR-Auto in der Startaufstellung – als Ausdruck der Verbundenheit und als Signal für die gegenseitige transatlantische Kooperation bei der neuen Topklasse. Der NASCAR-Renner wird den Fans schon aufgrund des Sounds gefallen. Aber wird er auch schnell sein?

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Als das Garage-56-Programm im Rahmen des 12h-Rennens in Sebring am 17. März 2022 offiziell verkündet wurde, überwogen zuerst die misstrauischen Reaktionen: Handelt es sich bloß um einen Marketing-Coup ohne technische Substanz? Geht es vielleicht um ein politisches Manöver, weil die IMSA-Serie, die zum NASCAR-Konglomerat gehört, mit der Sportwagen-WM bei der gemeinsamen Topklasse kooperiert, Stichwort Hypercars (FIA/ACO) und LMDh aus Amerika? Will NASCAR die Freiräume der Sonderklasse Garage 56 für technische Innovation dazu nutzen, das eigene Produkt für die Zukunft weiterzuentwickeln, Stichwort Hybridisierung? Oder ist das alles nichts weiter als eine freundliche Geste zum 100. Geburtstag von Le Mans? Fragen über Fragen.

Zehn Monate später haben GM, Chevrolet, NASCAR und IMSA zusammen mit dem Kooperationspartner Hendrick Motorsports die Testarbeit am Next Gen Chevrolet Camaro ZL1 G56 (so der umständliche offizielle Name) so weit vorangetrieben, dass ein erstes Zwischenfazit möglich ist. Offiziell hatte das Le-Mans-Baby von NASCAR bis Februar 2023 bereits sechs Tests, unter anderem in Atlanta, Daytona, auf dem Virginia Raceway sowie in Sebring, abgespult, und sport auto konnte mit dem Projektleiter Chad Knaus (Ex-NASCAR-Renningenieur von Jimmie Johnson) und dem deutschen Entwicklungsfahrer Mike Rockenfeller über den Status quo des ambitionierten Projekts sprechen.

Rückkehr nach 50 Jahren

Um es gleich vorwegzunehmen: Der Aufwand bei diesem Projekt ist so immens, dass es völlig verfehlt wäre, das Garage-56-Programm als Marketing-Coup abzukanzeln. Die eingangs gestellten kritischen Fragen haben zwar allesamt einen wahren Kern, doch das Projekt geht fraglos weit darüber hinaus. Das wird aber erst deutlich, wenn man sich mit den Beteiligten durch die Technik des NASCAR-Autos für Le Mans durchkämpft.

Im Vorsatz sollte erwähnt werden, dass die zum Saisonstart 2022 eingeführten Gen-7-Cup-Autos bereits ein veritables technisches Update erhielten: Die neuen Autos verfügen über eine neue und kleinere Fahrgastzelle, weniger Gewicht, ein neues Aero-Konzept mit komplett neuem Unterboden, 18-Zoll-Felgen mit Zentralverschluss, ein leichtes Bodywork und Einzelradaufhängung rundum. Dazu kamen bei den Gen-7-Autos auch erstmals fünffach verstellbare Dämpfer zum Einsatz.

Diese Technik-Renovierung ging Arm in Arm mit einer neuen Marketing-Ausrichtung der Serie: NASCAR will sein Produkt globalisieren, neue Fans anlocken und womöglich auch neue Hersteller gewinnen – denn nur so ist Wachstum erreichbar. Auslandsrennen sind zwar weiter kein Thema, doch 2022 griffen bereits mehrfach internationale Starfahrer wie Kimi Räikkönen, Mike Rockenfeller oder Daniil Kvyat bei NASCAR-Rennen ins Lenkrad.

Das Garage-56-Projekt passt perfekt zu den Wachstumszielen der Amerikaner, denn der Plan, im Juni 2023 mit einem Gen-7-Auto beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt an den Start zu gehen, dürfte die globale Aufmerksamkeit und Attraktivität der US-Meisterschaft erhöhen – übrigens der erste Le-Mans-Start für ein NASCAR-Werksauto seit 1976.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wobei nicht verschwiegen werden sollte, dass das Projekt im NASCAR-Fahrerlager mit einem gewissen Argwohn verfolgt wurde: NASCAR-Teams haben nur begrenzte Testmöglichkeiten; die Chevrolet-Gegner Ford und Toyota unterstellten indirekt, das GM-Superteam Hendrick Motorsports könnte Testfahrten mit dem Le-Mans-Flitzer dazu nutzen, sich einen technischen Vorteil in der Cup-Serie zu verschaffen.

Vielleicht deshalb beeilt sich der Projektleiter Chad Knaus, der bei Hendrick Motorsports auch als offizieller Sportchef fungiert, die Querverbindung zwischen dem Le-Mans-Projekt und dem NASCAR-Sport zu relativieren: „Von außen mögen die Autos vielleicht noch ähnlich aussehen, aber in Wahrheit sind sie grundverschieden."

Knaus kennt die Litanei der Unterschiede aus dem Effeff: „Natürlich gibt es Gemeinsamkeiten beim Skelett der Gen-7-Autos, aber schon bei der Aerodynamik geht das Le-Mans-Auto einen völlig anderen Weg." Der Le-Mans-Flitzer hat beispielsweise einen aggressiveren Frontsplitter als das Cup-Auto, der Heckdiffusor ist effizienter als das Cup-Pendant. „Dazu verwenden wir im G56-Auto Diveplanes vor den Vorderrädern und etwas Ähnliches seitlich im Abschlussbereich der hinteren Radhäuser. Das alles dient dazu, das Aero-Fenster für den Einsatz auf der Strecke in Le Mans zu vergrößern und die Performance zu verbessern", erläutert Chad Knaus.

Beim Entwicklungsteam hat man interessanterweise Abstand von der Idee genommen, einen klassischen Heckflügel zu verwenden, stattdessen kommt der konventionelle Cup-Spoiler zum Einsatz. „Wir sind nach zahlreichen Versuchen im Windkanal

„Das Konzept wurde für den Le-Mans-Einsatz modifiziert: mehr Abtrieb, weniger Gewicht, mehr Motorleistung und bessere Reifen."

Garage-56-Pilot Rockenfeller

zu der Überzeugung gekommen, dass wir die gesteckten Aero- und Performance-Ziele auch mit dem klassischen Cup-Spoiler erreichen können. Außerdem bleibt mit dieser Spezifikation der klassische Look der Gen-7-Autos voll erhalten", folgert Knaus.

Ein Referenzpunkt für die Aero-Vorarbeit waren die Porsche-Kurven in Le Mans, wo viel Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten in Kombination mit schnellen Richtungswechseln gefragt ist, wie Knaus erklärt: „Die Porsche-Kurven sind eine einmalige Kombination, die es so auf amerikanischen Strecken kaum gibt. Die schnelle Esses-Kombination in Austin kommt dem vermutlich am nächsten, weshalb wir unser Aero-Konzept auch noch mal auf dieser Strecke validieren werden."

Mehr Performance als Ziel

Die Strecke in Le Mans hat in der Tat viele Besonderheiten: schnelle Kurvenkombinationen wie die Porsche-Kurven oder den Bereich Indianapolis, dazu langsame Kurven wie Arnage und fünf lange Geraden, wo vor allem Beschleunigung und Topspeed zählen.

„Wir werden ein Auto auf die Beine stellen, das in all diesen Bereichen schnell sein wird", verspricht Knaus, „aber es wird nicht so sein, dass wir irrsinnige Topspeeds erreichen wie zum Beispiel 350 km/h. Unsere Referenz sind eher die Topspeeds der GTE-Rennwagen, die bei etwa 300 km/h liegen. Unsere Priorität besteht darin, dass wir in allen Streckenabschnitten und allen Geschwindigkeitsbereichen ein sehr gutes Handling haben. Das bedeutet, dass wir den Abtrieb erhöhen – was automatisch den Topspeedfaktor begrenzt."

Der offizielle Testfahrer Mike Rockenfeller bläst ins gleiche Horn: „NASCAR-Autos sind primär für den engen Wettbewerb auf Ovalen gebaut, nicht für klassische Strecken wie Le Mans und auch nicht für ultralange Renndistanzen über 24 Stunden. Aus dem Grund musste das Konzept für den Le-Mans-Einsatz angepasst werden: mehr Abtrieb, weniger Gewicht, mehr Motorleistung und performantere Reifenspezifikationen."

Auch beim Gewicht verbietet sich der Quervergleich mit den Gen-7-Cup-Autos: Die NASCAR-Wagen müssen ein Mindestgewicht von 1451 Kilo (ohne Fahrer und Kraftstoff) erreichen, der Le-Mans-Ableger wurde deutlich abgespeckt. „Beim Gewicht orientieren wir uns abermals an den GTE-Autos", so Knaus. Deren BOP-Grundgewicht liegt in der Regel bei rund 1250 Kilo.

Natürlich macht es keinen Sinn, Gewicht nur an einer Stelle einzusparen. „Deshalb haben wir alle Zulieferer aufgefordert, ihre Bauteile abzuspecken", so Knaus. Das Problem: Le Mans geht über 24 Stunden, eine Distanz, für die NASCAR-Autos nicht entwickelt wurden. Im Normalfall müsste man Bauteile also verstärken, was aber das Gewicht erhöhen würde. „Wir haben überall Gewicht rausgenommen, beim Chassis, beim Bodywork, bei jeder Baugruppe, und gleichzeitig mussten wir darauf achten, dass alle Bauteile für die längere Renndistanz ausgelegt sind", so Knaus über die Zielkonflikte.

Das Gewicht ist laut Knaus ein bewegliches Ziel: „Wir arbeiten permanent daran, noch mehr Gewicht zu reduzieren, denn Gewicht ist am Ende immer gleich Performance." Bei der Ankündigung des GM-/Chevrolet-Projekts wurde darüber spekuliert, ob das NASCAR-Auto ein konzeptionelles Problem beim Bremsen haben könnte.

Auch wenn das Auto für den Einsatz an der Sarthe leichter wird, so sind Cup-Autos dafür bekannt, dass bei ihrer Entwicklung die Brems-Performance eher nicht an erster Stelle steht. Könnten sich mit Blick auf Le Mans Gewicht, Topspeed und das Bremsendefizit zum Problem aufschichten? „Nein, das wird sicher nicht passieren", so Mike Rockenfeller, „denn wir treten in Le Mans mit speziellen Carbon-Bremsen von AP Racing an. Die Peak-Bremsleistung ist gar nicht so viel besser als mit Stahlscheiben, das haben wir bei Back-to-back-Tests schon evaluiert, aber die Dauerhaltbarkeit und die Dosierbarkeit sind besser und deutlich stabiler."

Auch Projektleiter Chad Knaus hat das Thema Bremsen auf dem Schirm: „Die LMP2-Autos sind im direkten Vergleich zum Beispiel deutlich leichter, haben viel Abtrieb, aber eher wenig Leistung, was vor allem in den Bremszonen für Probleme sorgen könnte. Wie sich die Situation wirklich darstellt, werden wir erst vor Ort in Le Mans herausfinden."

Abermals gilt es, die Besonderheiten von Le Mans zu berücksichtigen: „Der Vollgasanteil in Le Mans liegt wegen der langen Geraden bei 75 Prozent", erklärt Knaus. „Damit ist klar, dass wir ein besonderes Augenmerk auf der Auslegung der Bremsanlage haben. Die Bremse muss in Le Mans harte und standfeste Verzögerungen leisten, gleichzeitig darf sie auf den langen Geraden nicht zu stark auskühlen. Daraus ergibt sich zwangsläufig, dass wir das Bremssystem komplett neu auslegen mussten." ▷

HENDRICK MOTORSPORTS

Mike Rockenfeller und Projektleiter Chad Knaus im Austausch

HENDRICK MOTORSPORTS

IMSA-Präsident John Doonan (Mitte) wird den Einsatz in Le Mans als Teamchef unterstützen – er kennt das Geschäft aus seiner Zeit bei Mazda

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

HENDRICK MOTORSPORTS

Le-Mans-Sieger Mike Rockenfeller kennt die Rezeptur für Erfolge an der Sarthe – genau deshalb holten ihn GM und Chevrolet an Bord

Auch beim Powertrain unterscheidet sich der Le-Mans-Wagen deutlich von den Cup-Brüdern, auch wenn Projektmanager Knaus nicht zu tief in die Details gehen will. „Der V8-Motor unterscheidet sich aus mehreren Gründen deutlich von der Cup-Basis“, hält der Amerikaner fest. Die Gründe liegen auf der Hand: Erstens musste der Motor für die Ultradistanz von 24 Stunden haltbar gemacht werden, was normalerweise nicht die Leistung steigert, sondern tendenziell senkt.

Zweitens musste das Triebwerk für die Kraftstoff-Spezifikation in Le Mans ausgelegt werden. Die Sportwagen-WM verwendet seit 2022 einen nachhaltigen Bio-Kraftstoff, der unter anderem aus Weinresten hergestellt wird. Darauf musste bei der Kalibrierung des Motors reagiert werden, was ebenfalls zu Leistungseinbußen führen kann. Die 5,8-Liter-V8-Saugmotoren der Cup-Autos treten in Amerika mit einer Leistung von grob 670 PS (bei Verwendung einer Spoilerhöhe von 10 cm) und einer Maximaldrehzahl von 8500/min an.

Der Logik nach könnte die Leistung also leicht sinken, was für Rockenfeller allerdings kein Anlass zur Sorge ist: „Mit der Basisleistung von 670 PS liegen die NASCAR-Autos deutlich über dem Niveau der GTE-Autos, das wird sicher nicht unser Hauptproblem sein. Wir brauchen aber die Leistung, um bei der Rundenzeit in den Performance-Zielkorridor zu kommen.“ Will sagen: Die NASCAR-Wumme wird mehr PS als die GTE-Autos haben und damit einen besseren Topspeed – aber wohl auch einen gewissen Malus in den Kurven.

Jetzt doch ohne Hybrid

Bei der Ankündigung des Projektes in Sebring sagte Ed Bennett, CEO der IMSA-Serie, dass auch der Einsatz eines Hybridsystems auf der Agenda stünde; angeblich zog man die Verwendung des Spec-Hybrids aus der LMDh-Klasse der IMSA-Serie in Betracht. Eine Hybridintegration hätte weitreichende Folgen für das Gesamtpaket gehabt, zum Beispiel für die Rekuperation über die Bremsen und das Boosten der elektrischen Energie an der Antriebsachse.

Mittlerweile ist klar, dass es dazu nicht kommen wird, erstens, weil die Gesamtkomplexität drastisch gestiegen wäre, zweitens, weil es eh schon technische und logistische Probleme mit dem Einheitshybrid der IMSA-Topklasse gibt. „Es gab eine Debatte zum Thema Hybrid, denn irgendwann steht das auch in der NASCAR-Cup-Klasse an“, so Knaus. „Die fast zeitgleiche Einführung von Hybrid in der IMSA-Topklasse ließ es angeraten erscheinen, beim NASCAR-Ableger für Le Mans darauf zu verzichten, denn das wäre einfach zu viel geworden.“

Parallel hat das Entwicklungsteam auch ein Hybridsystem von Williams als Alternative geprüft; am Ende wurde die Nummer abgeblasen: Die geringe elektrische Zusatzleistung und das höhere Gewicht hätten offenbar nicht zu einer Verbesserung der Optimalrundenzeit in Le Mans beigetragen. Doch NASCAR wird sich in naher Zukunft zwangsläufig mit dem Thema befassen müssen. Da wäre der Gaststart in Le Mans ein guter Anlass gewesen, etwas Neues auszuprobieren – was auch gut zum Konzept der Garage 56 gepasst hätte.

Beim Powertrain gibt es noch einen wichtigen Unterschied zwischen G56 und Gen 7: Im Le-Mans-Auto kommt ein Paddleshift-System zum Einsatz, das

HENDRICK MOTORSPORTS

Neues Lenkrad mit Paddleshift und Pitspeed-Limiter

HENDRICK MOTORSPORTS

Liebe zum Detail: G56-Sticker auf den Felgen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

den sequenziellen Schalthebel aus dem NASCAR-Auto ersetzt. Der Grund ist die Zuverlässigkeit, da beim Paddleshift-System die Gänge immer mit der gleichen Kraft und Präzision eingelegt werden, was die Haltbarkeit bei langen Distanzen logischerweise erhöht. Das Paddleshift ist eine der wenigen Baugruppen, die eine realistische Einsatzchance in der NASCAR-Topklasse erhalten könnten, weil das System auf dem regulären NASCAR-Getriebe von Xtrac aufsetzt.

Für den Start in Le Mans müssen natürlich sämtliche Übersetzungen im Getriebe angepasst werden. „Durch die elektronische Verzahnung von Motor und Getriebe mit Paddleshift über die ECU haben wir jetzt eine perfekte Kontrolle über die Drehzahlen; Verschalter sind ausgeschlossen, was bei der Dauerhaltbarkeit hilft“, sagt Knaus. „Außerdem kann NASCAR das Paddleshift-System beim Le-Mans-Einsatz evaluieren, das könnte in der Zukunft ein Thema sein.“ Die elektronische Aufrüstung erlaubte auch die Integration einer Traktionskontrolle, die bei NASCAR-Rennen nicht erlaubt ist. „Das Auto hat dazu einen Pitspeed-Limiter, auch das ist ein Punkt, der für die NASCAR-Serie mittelfristig interessant sein könnte“, so Rockenfeller.

NASCAR-Piloten tragen zwar heutzutage keine Cowboystiefel mehr, wenn sie ins Rennauto steigen, aber die Projektleiter bei GM und Chevrolet haben schon darauf geachtet, dass das Le-Mans-Auto den herben Charme der Serie transportiert: Das G56-Auto verfügt deshalb nicht über klassische Türen, die Piloten müssen wie in der Cup-Serie durch die Fensteröffnung ins Auto kraxeln. „Der Einstieg über die Fensterluke wird in Le Mans sicher auch bei den Boxenstopps für Aufsehen sorgen, denn die Choreografie wird natürlich völlig anders aussehen als sonst“, so Entwicklungsfahrer Mike Rockenfeller. Die fehlende Seitenscheibe wirkt sich übrigens nachteilig auf den Luftwiderstand und die Topspeeds aus. Und natürlich hat das G56-Auto in der Le-Mans-Spec erstmals auch Front- und Heckscheinwerfer!

„Wenn wir es schaffen, in Le Mans Rundenzeiten auf dem Niveau der GTE-Wagen zu fahren, dann wäre das schon eine sehr beeindruckende Leistung.“

Garage-56-Projektleiter Knaus

Doppelstints in Le Mans?

Auch auf der Fahrwerksseite gibt es viele Modifikationen gegenüber dem Cup-Auto: Die Felgen sind breiter, dito die speziellen Rennreifen von Goodyear, die hinten stattliche fünf Zentimeter breiter ausfallen, vorne gibt es 2 cm mehr Aufstandsfläche.

Die neuen Rahmenbedingungen und der höhere Gesamtabtrieb führen auch zu einer veränderten Dämpferspezifikation. Der Plan besteht darin, dass man in Le Mans Doppelstints absolvieren kann, und natürlich musste erstmals ein spezieller Regenreifen entwickelt werden. „Wir haben lange mit Goodyear über die Auslegung debattiert, sie haben einen tollen Job gemacht“, sagt Knaus. „Wir haben verschiedene Konstruktionen und Mischungen für unterschiedliche Einsatzbedingungen, und natürlich ist der Regenreifen eine spannende Sonderentwicklung, mit der wir bisher sehr zufrieden sind.“

Natürlich ist der NASCAR G56 ein Einzelgänger im Le-Mans-Feld: Neben der Prototypen-Topklasse und den LMP2-Wagen werden 2023 in Le Mans voraussichtlich über 20 GTE-Am-Wagen mit gemischten Fahrerbesetzungen (Profis und Amateure) am Start stehen. Die Einstufung des G56-Solitärs soll über die Balance of Performance (BOP) erfolgen – und die GTE-Autos werden die technische Referenz für diese Einstufung liefern.

Deshalb besteht das interne Entwicklungsziel darin, dass man sich etwa auf dem Rundenzeiten-Niveau der GTE-Klasse bewegt. „Wenn uns das gelingt, wäre das eine beeindruckende Leistung“, sagt Knaus. „Der Test vor Weihnachten in Sebring mit der letzten Ausbaustufe war wirklich sehr positiv, das Auto ist deutlich schneller geworden, die Fortschritte sind klar zu erkennen“, hält Mike Rockenfeller fest – und das trotz des eng getakteten Zeitplans und der begrenzten Testkapazitäten für das Le-Mans-Projekt.

Siege oder Trophäen wird Chevrolet in Le Mans trotzdem nicht erreichen, dafür ist der Aufwand beträchtlich, ja, außergewöhnlich hoch. Beim ersten Test in Atlanta waren mehr als 60 Mitarbeiter vor Ort! Knaus bricht die Zielsetzung auf die Formel herunter, dass GM und Chevy zeigen wollen, was ein NASCAR-Auto außerhalb seines angestammten Reviers leisten kann.

Mit F1-Star Jenson Button

Dafür nimmt man viel Geld in die Hand, und hier kommt am Ende doch wieder das politische Umfeld ins Spiel: GM debütiert 2023 mit dem LMDh-Auto von Cadillac in der WM-Topklasse, in Le Mans werden sogar zwei Autos am Start stehen. Dazu ist man in der GTE-Am-Klasse mit der Corvette C8.R vertreten, obendrauf kommt das Garage-56-Projekt. GM schichtet viel Holz auf, um ein möglichst großes Feuer zu entfachen – und dabei hat man sicher auch das Thema BOP im Auge …

Der Le-Mans-Einsatz des spektakulären Delta-Wing-Konzeptes im Rahmen der Garage 56 hat 2012 bewiesen, dass man mit so einem Sonderprojekt viel Aufmerksamkeit generieren kann. „Die Fans werden den NASCAR-Rennwagen lieben, schon allein wegen des kultigen V8-Sounds“, sagt Rockenfeller. Beim Daytona-Rennen im Januar wurde ein internationales Fahreraufgebot bestätigt: Jimmy Johnson und Mike Rockenfeller waren eh schon gesetzt, jetzt kommt noch der ehemalige F1-Weltmeister Jenson Button dazu – das könnte die mediale Reichweite für den NASCAR-Coup in neue Höhen schrauben. ■

HENDRICK MOTORSPORTS

Breitere Reifen und bessere Bremsen sorgen für einen Performance-Boost

HENDRICK MOTORSPORTS

Mike Rockenfeller bringt seine große Le-Mans-Erfahrung in das Projekt ein

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zum zweiten Mal hintereinander hießen die Sieger in Bathurst Jules Gounon, Kenny Habul und Luca Stolz

Doppelt hält besser

Aller guten Dinge sind drei. Zumindest für AMG-Pilot Jules Gounon, der zum dritten Mal hintereinander die Liqui-Moly 12h Bathurst gewinnen konnte. Für seine Teamkollegen Luca Stolz und Kenny Habul war es der zweite Erfolg. Dabei blieb der Auftakt zur IGTC-Saison nicht ohne Kontroversen. Das Mercedes-interne Duell endete mit einer Berührung, was den Weg für den Manthey-EMA-Porsche auf Platz 2 möglich machte.

Von: **A. Cotton, B. Leppert**

Mit nur neun Pro-Autos hätte der Kampf um den Gesamtsieg bei den 12h Bathurst durchaus ein Rennen der Kategorie Schlaftablette werden können – zumal mit dem Start um 19.45 Uhr deutscher Zeit eine Nachtschicht für die Zuschauer angesagt war. Doch die hat sich gelohnt. Denn der Saisonauftakt zur Intercontinental GT Challenge am Mount Panorama schrieb seine eigenen Dramen – vor allem in der Schlussphase.

Die Sieger waren dieselben wie im vergangenen Jahr: Jules Gounon, Luca Stolz und Kenny Habul entschieden mit dem SunEnergy1 Racing-Mercedes das Rennen unter anderem aufgrund einer klugen Reifenstrategie im Duell mit den Markenkollegen für sich. Eigentlich hatte der GruppeM-Mercedes von Maro Engel, Raffaele Marciello und Mikaël Grenier die besten Aussichten auf den Triumph in „Down under“. Marciello führte bereits mit mehr als einer halben Minute Vorsprung, doch die Rennleitung zwang das Team beim letzten Stopp zum Austausch des Dataloggers, weil in der vorletzten Stunde die Übermittlung wichtiger Werte nicht funktionierte – das kostete 30 Sekunden.

Daneben entschied man sich, auf neue Reifen zu wechseln, um Engel die Chance zu geben, die Führung zurückzuholen. Das SunEnergy1-Team setzte hingegen auf einen Doppelstint. Das

> „Die Reifen beim letzten Stopp nicht zu wechseln, war eine riskante Strategie. Es hat sich am Ende aber ausgezahlt, und wir haben es geschafft.“
>
> Mercedes-Pilot Luca Stolz

brachte die Führung ein, bedeutete aber auch, dass sich Gounon gegen Engel und Matt Campbell im Manthey-Porsche mit jeweils neuen Reifen verteidigen musste.

Sternenkrieg im Finale

45 Minuten vor Schluss kam es zum großen Showdown. Engel versuchte, Gounon in „The Chase“ zu überholen, woraufhin sich die beiden berührten. Engel erntete eine Durchfahrtsstrafe und machte so den Weg für den Manthey-EMA-Porsche (Campbell/Thomas Preining/Matthieu Jaminet) auf Rang 2 frei, der mit weniger als einer Sekunde Rückstand hinter Gounon ins Ziel kam. Das GruppeM-Trio wurde noch Dritter, war aber sichtlich enttäuscht. Vor allem über die Datalogger-Misere. Bei SunEnergy jubelte man hingegen: „Kaum zu glauben, dass wir dieses Rennen zum zweiten Mal in Folge gewonnen haben“, sagte Stolz. „Die letzte Stunde aus der Box zu verfolgen, war fast nicht auszuhalten. Die Reifen beim letzten Stopp nicht zu wechseln, war eine riskante Strategie, es hat sich am Ende aber ausgezahlt, und wir haben es geschafft.“

Gounon, Stolz und Habul legten eine Rekorddistanz zurück: 2006 km in 12 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 167 km/h. Es gab nur fünf Safety-Car-Einsätze, die 16 Runden lang dauerten, und das Rennen wurde in den letzten vier Stunden und 45 Minuten unter grüner Flagge ausgetragen.

Von Beginn des Wochenendes an war klar, dass Mercedes stark war. Engel erzielte mit der Pole-Position-Zeit von 2.00,881 Minuten einen neuen GT3-Rekord. Nach dem Qualifying musste Mercedes mit zehn Kilo mehr Gewicht und der Erhöhung des Lambda-Werts um 0,02 leben,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

während andere Autos Gewicht ausladen durften. Doch sowohl Mercedes als auch Porsche hatten in den Trainingssitzungen daran gearbeitet, den Reifenabbau für das erwartet warme und trockene Rennen zu reduzieren – mit Erfolg. Manthey, die nicht mit dem neuen 911 GT3 R am Start waren, sondern mit dem Modell aus 2022, litten jedoch mehr unter dem Reifenabbau als die Mercedes-Teams und konnten daher weniger Doppelstints fahren.

Es war auch das erste IGTC-Rennen ohne Reifenwärmer. Deshalb schrieb Pirelli einen Start-Luftdruck von 1,4 bar vor, der am Ende der Boxengasse gemessen wurde. Nach dem Qualifying forderten die Hersteller, dass der Druck während der Stints mit warmen Reifen maßgeblich sein sollte – und nicht der auf der Outlap. Auch wenn das komplizierter zu messen ist. Es schien BMW und Porsche zudem mehr zu helfen als Mercedes. Letztlich wurde dieser Fakt sogar zum Stolperstein für GruppeM, weil ebendiese Werte vom Datalogger nicht mehr übermittelt wurden.

BMW und Audi außen vor

BMW reiste verhalten beim Debüt des WRT-Teams mit dem BMW M4 GT3 in Bathurst ab. Es fehlte im Vergleich zu den Mitbewerbern an Rennpace. Sheldon van der Linde, Dries Vanthoor und Charles Weerts brachten ihr Auto als Vierte ins Ziel, während Augusto Farfus, Maxime Martin und Valentino Rossi nach einem Stopp mit Bremslicht-Wechsel den sechsten Platz belegten. „Das Resultat war enttäuschend", fasste WRT-Boss Vincent Vosse zusammen. „Wir hatten offensichtlich nicht das Werkzeug, um mehr zu erreichen. Dies ist eine unglaubliche Veranstaltung, eine unglaubliche Rennstrecke, und es ist wunderbar, hier zu sein. Aber unter diesen Umständen war es doch etwas schwierig."

Bei Audi fehlte ebenfalls Pace – und genügend Autos. Der einzige R8 LMS mit Pro-Besetzung verunfallte unverschuldet mit Christopher Haase am Steuer in der ersten Stunde nach einer Berührung mit einem Mercedes. Das Team des Melbourne Performance Centre (Chaz Mostert, Fraser Ross und Liam Talbot) hielt die Audi-Flagge mit dem Gewinn der Pro-Am-Klasse und dem siebten Gesamtrang hoch.

Der nächste Lauf zur IGTC findet vom 23. bis 25. Februar mit den 9h Kyalami statt. ■

ERSTER LAUF INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE

IGTC-Rennen in Bathurst (AUS)
Streckenlänge: 6,213 Kilometer; Renndistanz: 2006,799 Kilometer

1.	Stolz/Gounon/Habul	SunEnergy1-Mercedes AMG GT3	323 Runden
2.	Campbell/Preining/Jaminet	Manthey-EMA-Porsche 911 GT3 R	+ 0,926 sec
3.	Engel/Grenier/Marciello	GruppeM-Mercedes AMG GT3	+ 1,417 sec
4.	Van der Linde/Vanthoor/Weerts	WRT-BMW M4 GT3	+ 44,745 sec
5.	Van Gisbergen/Feeney/Götz	Supercheap-Mercedes AMG GT3	+ 1 Runde
6.	Farfus/Rossi/Martin	WRT-BMW M4 GT3	+ 1 Runde
7.	Mostert/Ross/Talbot	Sportsbet Team MPC-Audi R8 LMS	+ 2 Runden
8.	Juncadella/Catsburg/Ellis	Craft Bamboo-Mercedes AMG GT3	+ 2 Runden
9.	Mies/Feller/Shahin	Bend Motorsport Park-Audi R8 LMS	+ 3 Runden
10.	Whincup/Stanaway/Ibrahim	Boost Mobile-Mercedes AMG GT3	+ 4 Runden

MERCEDES

Jules Gounon, Kenny Habul und Luca Stolz setzten sich markenintern durch

BMW

Platz 4 war das Maximum des BMW M4 GT3 in den Händen von WRT

AUDI

Audi reiste mit einem Pro-Am-Sieg für Mostert/Ross/Talbot ab

BAUER RENNKASKO.DE
MIT SICHERHEIT
DIE BESTE PERFORMANCE
BAUER AG Versicherungsmakler 0049 (0)7641 93307 0 www.rennkasko.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC) / IMSA: Porsche rollt das GTP-Kundensportprogramm aus

963: Im April ist es so weit

Trotz anhaltender Probleme mit der Zuverlässigkeit rollt Porsche ab April sein Kundensportprogramm für den neuen GTP-Rennwagen 963 aus. Bis 2024 sollen in den beiden Top-Rennserien WEC und IMSA jeweils vier Kundenautos am Start stehen.

Von: **Marcus Schurig**

Noch ist man bei Porsche primär damit beschäftigt, die Zuverlässigkeitsprobleme beim GTP-Renner 963 in den Griff zu kriegen, wie sie auch wieder beim IMSA-Saisonauftakt in Daytona sichtbar wurden. Parallel hält Porsche Wort und rollt ab April das Kundensportprogramm aus. Zulieferer Multimatic hat bereits 22 Chassis fertiggestellt, doch damit allein ist es noch nicht getan: Porsche muss für den Verkaufsstart des 963 im Hintergrund eine zweite Struktur aufstellen, um die Kunden zu beliefern und den Service sicherzustellen. „Wir sind gerade dabei, die Ersatzteil- und Preislisten zu erstellen", sagt 963-Projektleiter Urs Kuratle. „Das ist viel Arbeit, denn das Auto hat über 6000 Bauteile, dazu müssen die Listen in Deutsch und Englisch erstellt werden." Die Story endet nicht beim Teileverkauf: „Die Teams bekommen Engineering- und Strategie-Support", so Kuratle. „Dafür setzen wir zwei neue Trucks in der IMSA und zwei weitere Trucks in der WEC ein, obendrauf kommt der Teile-Support. Und zu guter Letzt wird bei jedem Rennen und jedem Test zusätzlich der Operations Room in Weissach zugeschaltet."

PORSCHE

Porsche-Projektleiter Kuratle (r.) verspricht acht Kundenautos ab 2024

Die Kundenteams bekommen ihre Autos wie geplant ab April. Priorität genießen die neuen Kundenteams Jota (WEC) und JDC (IMSA), danach wird das langjährige Kundenteam Proton von Christian Ried bedient, der jeweils ein Auto in der WEC und der IMSA-Serie einsetzt. Jota will trotz später Auslieferung beim 6h-Rennen in Spa Ende April fahren, um die ACO-Vorgabe für eine Teilnahme in Le Mans zu erfüllen. Das Proton-Team gibt sein WM-Debüt erst in Monza, der erste Start in Amerika ist für Watkins Glen geplant. Das JDC-Team debütiert beim IMSA-Lauf in Laguna Seca.

Laut Kuratle ist die Nachfrage nach dem 2,5 Millionen Euro teuren Kundensportauto weiter hoch: „Wir werden unser internes Ziel, ab 2024 in beiden Serien acht Kundensportautos am Start zu haben, erreichen können." ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

DAYTONA: WIE VIEL HYBRID?

Es ist kein Geheimnis, dass die elektrische Komponente in der neuen IMSA-Topklasse GTP eher spärlich ausfällt: Sie beträgt ungefähr fünf Prozent der Gesamtenergiemenge pro Stint, und laut Experten hätte man in Daytona auf das Hybridsystem außer beim Losfahren und Starten des Motors verzichten können, ohne deshalb eine Runde bei der maximalen Reichweite zu verlieren. Die kleine Batterie mit nur 1,35 kW sorgte zwar für ein großes Zuverlässigkeitsthema, besonders bei Porsche und BMW, ihr Beitrag zur Energieeffizienz ist eher bescheiden. Und weil die Kerngröße im neuen Reglement die Energiemenge ist und nicht die Benzinmenge, macht auch das Benzinsparen im Kontext des sogenannten Virtual Fuel Tanks nur sehr wenig Sinn.

HYPERCAR-TESTFAHRTEN

Die Hypercar-Hersteller aus der Sportwagen-WM sind mit zahlreichen Testfahrten ins neue Jahr gestartet. Toyota hat einen Back-to-Back-Test in Le Castellet absolviert, ein zweiter Test folgt diese Woche. Nach unbestätigten Informationen war die neue Evo-Version des GR010 Hybrid dabei deutlich schneller als der Vorgänger, obwohl es sich primär nur um Aero-Detailfeinschliff handeln soll. Ferrari hat unterdessen einen mehrtägigen Test auf der Rumpelpiste in Sebring absolviert. Zwar war man langsamer als in der Simulation vorhergesagt, aber immer noch etwa 2,5 Sekunden schneller als Toyota beim WEC-Rennen in Sebring 2022.

CADILLAC: V8 LEICHTER

Cadillac hat beim neuen GTP-Rennwagen V-LMDh in den letzten Monaten konsequent am Gewicht gearbeitet. Ursprünglich soll der 5,5-Liter-V8-Motor mit 90-Grad-Kurbelwelle über 200 Kilo gewogen haben, mittlerweile bewegt man sich mit 181 Kilo nur noch ein Kilogramm über dem vom Reglement vorgeschriebenen Motormindestgewicht.

JOTA: NEUER JOB FÜR GASS

Der ehemalige Audi-Sportchef Dieter Gass hat beim Porsche-Kundenteam Jota in der WEC angedockt. Das Jota-Team von

JOTA

Sam Hignett und David Clark erhält Ende April seinen GTP-Kundensportwagen von Porsche (siehe oben). „Wir kämpfen mit dem Porsche 963 in der neuen gemeinsamen Topklasse der Sportwagen-WM gegen die besten Autohersteller der Welt. Dieter Gass stand bei Audi Sport dort in einer führenden Rolle, deshalb macht die Verpflichtung für uns Sinn, denn wir müssen einen Schritt nach vorne machen, um wettbewerbsfähig zu sein", so Teambesitzer Sam Hignett.

NEUER ÄRGER FÜR KOLLES?

Erst vor zwei Wochen hatte der Le-Mans-Veranstalter ACO die WEC-Nennung des Kolles-Teams unter dem Markennamen Vanwall abgesegnet. Der Name Vanwall sorgte bereits letztes Jahr für Streit, weil die Lage bei den Namensrechten offenbar kompliziert ist. Ausgerechnet nach dem ACO-Go hat Kolles nun ein Verfahren beim EU Intellectual Property Office (EUIPO) gegen die englische Firma Sanders International Marketing verloren. Damit darf Kolles den Markennamen Vanwall im EU-Raum angeblich nicht mehr weiterverwenden. Teamchef Colin Kolles hatte vor, in der Zukunft auch Straßenautos unter dem alten Traditions-Label Vanwall zu verkaufen, auch diese Pläne sind nun offenbar hinfällig.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich bin kein Lautsprecher“

Obwohl Elfyn Evans den WM-Titel zweimal nur knapp verpasste, steht der Waliser im Schatten seiner Toyota-Teamkollegen. Für den Familienvater eher ein Segen als ein Fluch. Der 34-Jährige über den Saisonstart, Risiko-Minimierung und warum er den WM-Titel anpeilt.

Von: **Reiner Kuhn**

ROESELER

Nach einer schwachen Saison 2022 zählen Sie für viele zu den Verlierern der neuen Hybrid-Ära. Was entgegnen Sie auf derlei Kritik?
Nichts. Statt mich mit solchen pauschalen Urteilen von außen zu beschäftigen, konzentriere ich mich lieber auf meine Arbeit. Am Ende zählen eh nur die Resultate.

Die sprachen im Vorjahr eher gegen Sie. Kalle Rovanperä ist Weltmeister, und ihr Teilzeit-Teamkollege Ogier stand bei drei seiner sechs WM-Starts auf dem Podium und siegte in Spanien …
Wir könnten nun jede einzelne Rallye durchgehen und ich etwas dazu sagen, aber das ist nicht mein Stil. Am Ende waren wir bei vier ganz unterschiedlichen Veranstaltungen und völlig verschiedenen Bedingungen Zweiter. Auch wenn ich mir mehr erhofft habe, meine Enttäuschung hält sich in Grenzen. Das ich mich weniger gut auf das Hybridauto umstellen konnte, sehe ich übrigens auch nicht. Ich will nur daran erinnern, dass ich in Schweden zwischenzeitlich geführt und am Schluss eben etwas zu viel riskiert habe. Aber das gehört dazu – wie leider auch unser Plattfuß jetzt bei der Monte. Damit waren unsere Siegchancen dahin.

In Monte Carlo sind Sie fast durchweg Top-3-Zeiten gefahren. Wie zufrieden sind Sie mit dem Saisonauftakt?
Unser Speed war prima, und Platz 4 sowie drei WM-Zähler auf der Powerstage sind zu Beginn einer langen Saison okay. Um ehrlich zu sein, haben wir uns jedoch mehr vorgenommen. Aber ganz vorne ist die Luft verdammt dünn, da entscheiden Nuancen und mitunter das Quäntchen Glück.

> „Ich bin auf allen Untergründen schnell, habe die Erfahrung und das Auto dazu, um in Schweden und bei jedem anderen WM-Lauf zu gewinnen.“
>
> Elfyn Evans

Eine Frage des Risikos?
Mitunter schon. Auch wenn ich nicht weiß, wo genau wir uns unseren Reifenschaden eingefangen haben, ist doch klar: Wer zu extrem die Kurven schneidet, dürfte öfter ein Problem haben als andere. Ähnlich ist es bei der Rallye Schweden mit den Schneewänden. Wer sich nicht dauernd anlehnt, läuft weniger Gefahr, drin hängenzubleiben.

Sie sprechen aus Erfahrung. 2020 haben Sie in Schweden gewonnen, im Vorjahr sind Sie dort beim finalen Angriff auf den Sieg abgeflogen.
(lacht). Beides schlechte Beispiele. 2020 gab es kaum Schnee, dafür viel Matsch, die Bedingungen waren schon sehr speziell. Anders 2022: Ich wollte mich nicht wirklich anlehnen. Ich habe zwischenzeitlich geführt und war fünf Prüfungen vor Schluss mit 18 Sekunden Rückstand Zweiter. Also habe ich ein paar Kohlen nachgelegt, bin an einer Ecke aber etwas zu weit rausgerutscht und war draußen. Das fällt eher in die Rubrik Pech und ändert nichts an meiner Herangehensweise.

ROESELER

Schnelle Zeiten, aber ein Reifenschaden: „Beim Saisonauftakt war mehr drin“

Die wie folgt aussieht?
In Schweden will ich wie auch bei jedem anderen WM-Lauf siegen. Ich bin auf allen Untergründen schnell und habe die Erfahrung und das Auto dafür. Für diese Saison haben wir nochmals am Handling gearbeitet. Der Yaris lässt sich nun auch ohne Mitteldifferenzial präzise einlenken und in der Spur halten, ohne dass die Diffs zumachen. Damit sollten wir das mitunter fiese Untersteuern aus dem Vorjahr im Griff haben. Warten wir ab, wie die Kräfteverhältnisse auf Schotter aussehen. Ich für meinen Teil kann aber schon mal sagen. Dass ich mich riesig freue, wieder in Mexiko zu fahren, egal ob ich nun weit vorne starte oder nicht.

Soll heißen, sie peilen den WM-Titel an?
Warum auch nicht. Ich bin zwar kein Lautsprecher, aber selbstbewusst genug, meine Ziele zu benennen. Jeder Mensch ist anders. Auch wenn man es nicht glaubt, aber auch ich habe Temperament und kann mich richtig ärgern. Aber ich versuche es möglichst nicht in der Öffentlichkeit oder vor Kameras rauszulassen. Das heißt aber nicht, dass ich dort, wo es angebracht und aus meiner Sicht nötig ist, nicht Klartext rede. Man muss nicht laut sein, damit einem andere zuhören und verstehen. Das wissen nicht nur meine Kinder. ■

Elfyn Evans

Geburtstag: 28. Dezember 1988
Geburtsort: Dolgellau (GB)
Herkunftsland: Großbritannien

KARRIERE
2006: Erste Rallye
2007: Erster von 118 WM-Starts
2012: Sieger WM-Akademie
2013: Erstmals im WRC
2016: WRC2-3. Britischer Meister
2017–2019: M-Sport (1 Sieg, 8 x Podium)
seit 2020: Toyota (4 Siege, 10 x Podium)
2020 und 2021: WM-2.
2022: WM-4.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Am Samstag in Finnland noch im Testeinsatz: Hyundai-Neuzugang Lappi

NIINIMÄKI

Rein ins Vergnügen

So speziell die Streckenbedingungen und der Fahrstil mit den zu verwendenden Spike-Reifen auch sind, die Rallye Schweden zählt zu den beliebtesten Herausforderungen der WM-Piloten. Das Gute daran: Auch bei der 70. Ausgabe des Winterklassikers gibt es gleich mehrere Favoriten.

Von: **Reiner Kuhn**

Feste muss man feiern, wie sie fallen, sagt ein altes Sprichwort. Das scheint auch für die 70. Ausgabe der Rallye Schweden zu gelten. Denn pünktlich vor dem Jubiläumsritt hat Frau Holle in der im hohen Norden an Lappland grenzenden Region Västerbotten damit begonnen, ihre Betten nochmals auszuschütteln. Das sorgte für weiteren Neuschnee rund um die Universitätsstadt Umea und schaffte mit nächtlichen Minus-Temperaturen nahezu ideale Bedingungen für den Winterklassiker. Die Beliebtheit des schnellen Schneetreibens unterstreicht die Tatsache, dass nur die Rallye Finnland öfter als WM-Lauf ausgetragen wurde.

Viele neue Strecken

Einen Favoriten auszumachen ist schwierig. Einzig Weltmeister Kalle Rovanperä dürfte es bei anhaltendem Schneefall schwerfallen, seinen Vorjahressieg zu wiederholen, muss der 22-jährige Finne doch zuerst auf die Strecke und den Schneepflug geben.

Dem nicht genug, rückten einige Kontrahenten noch bei regionalen Winterrallyes aus. In deren Fokus stand der optimale Umgang mit den speziellen Spike-Reifen mit 384 Nägeln, von denen jeder sieben Millimeter aus den Profilblöcken herausragt, damit sich diese bestmöglich ins gefrorene Eis beißen.

M-Sport-Speerspitze Ott Tänak gewann wie schon 2021 nun auch im Ford Puma Rally1 den Testeinsatz bei der heimischen Otepää-Rallye. Anders Hyundai-Neuzugang Esapekka Lappi und der in Schweden erstmals für Marken-WM-Punkte nominierte Toyota-Werkspilot Takamoto Katsuta. Die WM-Stars fuhren beim zweiten finnischen Meisterschaftslauf rund um Kuopio in einer eigenen Liga, steckten ihre Hybridboliden aber in eine Schneewand. Ein Fauxpas, den sich beim WM-Lauf keiner leisten sollte.

ROESELER

Muss zuerst auf die Piste: Rovanperä

Der zweite von 13 WM-Läufen führt über 1194,16 Gesamtkilometer mit 18 Wertungsprüfungen über insgesamt 301,18 WP-Kilometer. Doch Vorsicht: 62 Prozent der Strecken sind andere als noch vor zwölf Monaten.

Die Spitze des 52 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden neun Rally1-Hybride von Ford (2), Hyundai (3) und Toyota (4). Von den insgesamt 26 Teams in der zweiten Liga sind 25 in der WRC2 eingeschrieben. Dahinter folgen die 13 WRC3-Teilnehmer, davon neun WM-Junioren und vier Fahrer mit einem frontangetriebenen Rally4-Auto. ■

WM-NACHRICHTEN

AUSGEZEICHNET

Die Rallye Schweden erhielt im Vorjahr die höchstmögliche FIA-Umweltzertifizierung mit drei Sternen. Die Verwendung von 100 Prozent fossilfreiem Sprit in den Topklassen und eine erneute Reduzierung der Reifenmenge sind nur zwei Beispiele dafür, wie FIA, Promoter und Teams Schritt für Schritt daran arbeiten, den Rallyesport nachhaltiger zu gestalten.

KUNDENDEBÜT

Toyota wird in Schweden erstmals ein offizielles Kundenauto einsetzen. Der bisher in einem privaten Ford agierende Prada-Junior Lorenzo Bertelli startet in einem 2022er-Yaris-Rally1. Der Hybridbolide, dessen Lufteinlässe an Segelohren erinnern, aus dem Vorjahr wird im Servicezelt neben den drei aktuellen Werkswagen von Rovanperä, Evans und Katsuta stehen.

WRC2: JETZT GILT'S

Diesmal wird sich Nikolay Gryazin mehr strecken müssen als bei der Rallye Monte Carlo, wo ihn eine Zeitstrafe den Sieg kostete. Denn neben WRC2-Champion Emil Lindholm, Oliver Solberg oder Sami Pajari, die allesamt im neuen Skoda Fabia RS antreten, peilen auch Jari Huttunen im bewährten Fabia, die Hyundai-Piloten Teemu Suninen und Georg Linnamäe, Junioren-Weltmeister Robert Virves (Ford Fiesta) und Lokalheld Ole-Christian Veiby (VW Polo) nicht weniger als den Klassensieg an.

JUBILÄUM IM MASTER CUP

Mit zehn Fahrern, allesamt aus der zweiten Liga, ist der für Fahrer über 50 Jahre ausgeschriebene Master Cup auch in Schweden gut besetzt. Neben Champion Mauro Miele und dem Polen Michal Solowow zählt der Schwede Joakim Roman zum engsten Favoritenkreis. Verständlich, der 58-jährige Skoda-Pilot startet zum 25. Mal beim heimischen WM-Lauf. Sein Debüt feierte er 1990 in einem Peugeot 205 GTI. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Heiß auf Eis: Routinier William Creighton im Ford Fiesta Rally3

M-SPORT

Junior-WM

Neue Nachwuchskräfte

Ab Schweden kämpfen neun WRC3-Teams um den Junioren-WM-Titel. Während William Creighton im Vorjahr eine WM-Saison im Ford Fiesta Rally3 saß, betreten die meisten Nachwuchsfahrer Neuland.

Von: **Reiner Kuhn**

In der weltmeisterlichen Nachwuchsklasse wurden die Karten neu gemischt. Nur William Creighton ist Wiederholungstäter und geht in seiner dritten Junior-WM-Saison als Titelfavorit ins Rennen. Verständlich, im Gegensatz zur Konkurrenz kennt der 25-jährige Ire nicht nur die Rallye Schweden, sondern auch den im Vorjahr erstmals eingesetzten, allradangetriebenen und gut 230 PS starken Ford Fiesta Rally3 aus dem Effeff. Dem nicht genug startete er am vergangenen Wochenende bei der schwedischen Rallye Lima und geht bestens vorbereitet in die Saison.

Am meisten Gegenwehr im Titelkampf sollte von Junioren-Europameister Laurent Pellier drohen. Der Franzose hat nicht nur Allraderfahrung, sondern verprügelte 2016 als Gaststarter auch die versammelten WM-Junioren auf Korsika. Ähnliches könnte den Nachwuchspiloten in Schweden blühen, nutzt WRC2-Pilot Grégoire Munster doch die Gelegenheit, um möglichst günstig mehr Erfahrungen auf vereisten Pisten zu sammeln.

Während der Kenianer Hamza Anwar in seiner Heimat schon im Rally3-Fiesta startete, Eamon Kelly (IRL) die Arctic Rally Finland und Diego Dominguez (PY) die estnische Rallye Otepää als Testlauf nutzten, sind für den belgischen Juniorenmeister Tom Rensonnet sowie die beiden Spanier Roberto Blach und Raúl Hernández sowohl das Einsatzauto als auch die winterlichen Bedingungen Neuland. Dem Weltmeister winken für 2024 vier WRC2-Starts in einem von M-Sport betreuten Ford Fiesta Rally2, inklusive eines Testtags vor jedem Lauf und 200 Pirelli-Rennreifen. ■

KALENDER 2023

09 – 12.02.	Schweden (Schnee)
20. – 23.04.	Kroatien (Asphalt)
01. – 04.06.	Italien (Schotter)
20. – 23.07.	Estland (Schotter)
07. – 10.09.	Griechenland (Schotter)

Rallye-WM I Schweden

Testen, testen, testen

Selten rückten kurz vor einem WM-Lauf mehr Teilnehmer zu Provinz-Einsätzen aus als am vergangenen Wochenende vor der Rallye Schweden.

Drei Länder, drei regionale Rallyes mit internationalen Gästen. Nicht nur Ex-Weltmeister Ott Tänak nutzte die Otepää-Rallye für einen finalen Wintertest mit Spikereifen. Außer dem M-Sport-Profi waren in Estland auch WRC2-Pilot Georg Linnamäe und WM-Junior Diego Dominguez am Start.

Rund um Kuopio in Finnland spulten neben den WM-Assen Esapekka Lappi und Takamoto Katsuta die WRC2-Piloten Jari Huttunen, Lauri Joona und Rakan Al-Rashed sowie die WRC3-Fahrer Roope Korhonen und Jesse Kallio finale Testkilometer ab. Auf den verschneiten Pisten der schwedischen Rallye Lima sammelten WRC2-Geheimfavorit Ole-Christian Veiby und Junior-WM-Titelaspirant William Creighton letzte Erkenntnisse vor dem WM-Ritt. ■ RK

KUHN

Übungssache: Die meisten WM-Starter fahren nur einmal im Jahr auf Schnee

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Sachsen-Rallye wackelt

Durch den überraschenden Ausstieg des AvD bei der Sachsen-Rallye steht der DRM-Lauf vor einer ungewissen Zukunft.

Man wolle die Aktivitäten im Motorsport auf den Prüfstand stellen und sich den veränderten Rahmenbedingungen in Politik und Gesellschaft anpassen, begründet AvD-Generalsekretär Lutz Leif Linden den nicht nur für die nationale Rallyeszene überraschenden Ausstieg bei der Sachsen-Rallye, eine Hiobsbotschaft vor allem für Michael Göhrlich, seit fast zwei Jahrzehnten Rallyeleiter und treibende Kraft hinter der Traditionsveranstaltung.

Die Entscheidung des AvD betrifft auch den DRM-Kalender. Dort war die Sachsen-Rallye im Mai als dritter von sechs Läufen geplant. Aktuell laufen Gespräche, ob der ADAC Sachsen die vom AvD hinterlassene Lücke künftig füllen könnte. Als möglicher Ersatzlauf in dieser Saison wird derweil die personell und finanziell gut aufgestellte Rallye Köln Ahrweiler gehandelt. ■ MH

ADAC

Prominenter Gaststarter: 2018 gewann Kalle Rovanperä die Sachsen-Rallye

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Stig Blomqvist fährt mit nur 170 PS im 80 Quattro sieben Bestzeiten

MCKLEIN

Der Kleine ganz groß

1983 will Audi mit dem 80 Quattro den Allradantrieb auch fürs gemeine Volk zugänglich machen. Erste wichtige Marketing-Maßnahme für den neuen Volks-Quattro: in Schweden das Feld aufrollen.

Von: **Markus Stier**

Von der Überlegenheit des Allradantriebs auf Rallyepfaden hat Marken-Weltmeister Audi die Welt nachhaltig überzeugt, zwei Jahre nach dem ersten Aufschlag des Quattro zündet man die zweite Stufe: Der bisher eher elitäre Allradantrieb soll die normale Straße erobern. Die viertürige Limousine 80 Quattro E5 mit Fünfzylinder-Saugmotor und 136 PS hat Audi im November 1982 präsentiert. Österreichs Rallycross-Schlachtross Franz Wurz hat zwei Tage nach Neujahr wie zwei Jahre zuvor Landsmann Franz Wittmann auf dem „langen“ Quattro mit einem Start bei der Jänner-Rallye erste Wettbewerbskilometer abgespult. Er wird Achter, allerdings hinter Wilfried Wiedner in einem verbreiterten Audi Coupé mit Frontantrieb.

Betriebsausflug

Audi schickt den neuen Brot-und-Butter-Allrader nicht zum WM-Auftakt nach Monte Carlo, wo die nach dem neuen Gruppe-B-Reglement modifizierten Quattro A1 trotz diverser technischer Verbesserungen auf trockenen Pisten eine empfindliche Schlappe gegen die heckgetriebenen Lancia 037 kassieren, stattdessen stellt die Sportabteilung das Auto beim zweiten Lauf in Schweden vor. Drei Gruppe-B-Quattros mit den Stammkräften Hannu Mikkola und Michele Mouton sind am Start, dazu einer für den Finnen Lasse Lampi. Das neue Gruppe-A-Auto fährt kein Geringerer als der beste Schneerutscher der Welt: der sechsmalige Schweden-Sieger Stig Blomqvist. Das Ganze wirkt wie ein Audi-Betriebsausflug.

> „Ich habe einfach nicht die Leistung, um das Auto im Drift zu halten, ich muss es machen wie im Saab.“
>
> Stig Blomqvist

Ari Vatanen, im Vorjahr noch als amtierender Weltmeister im Escort Zweiter, bekommt von Schneeausflügen bereinigt satte sechs Minuten aufgebrummt, wird Sechster und ist damit nicht mal Bester der zweiradgetriebenen Fraktion. Vor ihm kommt ein entfesselter Kalle Grundel im Gruppe-A-VW Golf ins Ziel. Lancia-Teamchef Cesare Fiorio, sonst gern einen auf dicke Hose machend, hat zuvor die Hosentaschen auf links gestülpt und traurig geschaut: Man habe leider, leider nicht genug Geld für Schweden. In Wahrheit will man sich in Turin nach dem grandiosen Monte-Triumph ungern eine umgehende Klatsche abholen. Marken-Punkte gäbe es eh nicht, Schweden zählt nur noch zur Fahrer-Weltmeisterschaft, und auf die hat Audi ganz klar Hannu Mikkola angesetzt.

Wo ist der Lader?

Dessen Gruppe-B-Quattro leistet mit Kevlar-Teilen erleichtert um die 340 PS bei einem Gewicht von 1140 Kilo. Der seriennähere 80 Quattro startet ebenfalls in der Gruppe B. Die für die Gruppe A geforderten 5000 Exemplare sind noch nicht gebaut. Der komplett blecherne „Kleine“ bringt über zwei Tonnen auf die Waage. Den Allradantrieb hat er vom großen Bruder, nur etwas Entscheidendes fehlt: der Turbolader, und statt der offiziell versprochenen 194 PS sind es bei der Premiere wohl eher 170. „Ich habe einfach nicht die Leistung, um das Auto im konstanten Drift zu halten“, klagt Blomqvist und erinnert sich an Zeiten, wo er es nicht anders kannte: In den frühen Siebzigern im Saab. Fortan wirft er den kleinen Quattro einfach so quer in die Ecken, dass die Nase schon vor dem Ende auf die nächste Gerade zeigt. Teamkollege Mikkola fährt den großen Quattro eher über die Vorderachse. Bei wenig Grip geht er vom Gas, bis das Auto der Lenkung folgt. „Wenn es sehr rutschig ist, kann mich Stig ganz leicht schlagen“, gesteht der Finne.

Audi-Sportchef Roland Gumpert bestreitet jede Stallorder. Mikkola gibt Gas, bis er ein Loch aufgefahren hat, dann trägt er den Quattro ins Ziel. Vorjahres-Sieger Blomqvist wird sensationeller Zweiter, mit nur 47 Sekunden Rückstand. Er lässt Lampi und die mit einem defekten Gasgestänge vier Minuten abgerutschte Mouton locker hinter sich. Schon auf der Zielrampe laufen die ersten Bestellungen für den 80er beim schwedischen Audi-Importeur ein, ganz vorn in der Schlange: die nationale Privatfahrer-Riege. ■

MCKLEIN

Platzhirsch Blomqvist muss Hannu Mikkola den Vortritt lassen

MCKLEIN

WM-Kandidat Mikkola fährt im „großen“ Quattro nur so schnell wie nötig

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Änderungen für die neue Cup-Saison betreffen u. a. die Boxenstopps

MOTORSPORT IMAGES

Viel Neues dabei

Kurz vor dem Saisonstart hat NASCAR die neuen sportlichen Regeln verabschiedet. Wir fassen die Änderungen zusammen und geben einen letzten Überblick vor dem Auftakt in Daytona (19. Februar).

Von: **Michael Bräutigam**

Nachdem in der letzten Ausgabe die Technik dran war, schauen wir nun also auf das, was sich im Ablauf der Rennen ändern soll. Eine große Neuerung wird sein, dass es auf Road Courses keine Stage-Pausen mehr geben wird. Zwar werden nach den entsprechenden Rundenzahlen weiterhin Zusatzpunkte vergeben, allerdings wird das Rennen nicht neutralisiert. Damit will man mehr taktische Möglichkeiten eröffnen und folgt einem Wunsch von Fans und Aktiven. Das erste Rennen, das von dieser Änderung betroffen ist, findet am 26. März in Austin statt.

Wenn die zweite und dritte Liga am selben Wochenende wie der Cup fährt, gilt diese Regelung auch für sie. Bei eigenen Events soll es aber auch bei Rundkursen weiterhin die Unterbrechungen nach den Stages geben.

Die Szene des Cup-Jahres 2022 gab es beim Playoff-Rennen in Martinsville: Ross Chastain fuhr in der letzten Kurve an der Wand entlang an mehreren Autos vorbei. Dieses Videospiel-Manöver, das als „Hail Melon" in die Geschichtsbücher eingegangen ist, wird jedoch einzigartig bleiben. Streng genommen wird dafür keine neue Regel kreiert, sondern auf einen bereits bestehenden Punkt im Reglement hingewiesen. Dieser besagt, dass sämtliche „Vergehen, die die Sicherheit (...) beeinträchtigen, eine besondere Schwere haben. Strafen werden von Fall zu Fall ausgesprochen". Für den konkreten Fall, dass sich ein Manöver wie das von Chastain wiederholen sollte, drohen empfindliche Zeitstrafen, sodass das (Sicherheits-)Risiko sich nicht mehr auszahlen würde.

Regenrennen auf Ovalen

Die dritte große Änderung betrifft mögliche Regenrennen abseits der Road Courses. Nach einigen Tests kam NASCAR zu dem Schluss, dass auf den folgenden Ovalen zukünftig auch bei Regen

> Keine Stage-Pausen auf Road Courses, aber mögliche Regenrennen auf Shorttracks – das sportliche Cup-Reglement wurde für 2023 ordentlich überarbeitet.

gefahren werden kann: Los Angeles (Clash), Martinsville, Loudon, North Wilkesboro (All-Star-Rennen), Phoenix, Richmond, Milwaukee und der Indianapolis Raceway Park. Letztere zwei werden jedoch nicht vom Cup genutzt. Damit will man sich unabhängiger vom Wetter machen und das Risiko von Regen-Verschiebungen minimieren. Nachdem es beim Clash (siehe rechts) trocken blieb, könnte das Rennen in Phoenix am 12. März das erste Oval-Regenrennen werden.

Die „Choose Rule", bei der man sich die Startseite für einen Restart aussuchen darf, wird auf Superspeedways und um das Dirt-Rennen in Bristol erweitert. Die Restart-Zone wird zudem bei den ersten fünf Saisonrennen testweise um 50 Prozent verlängert. Danach wird entschieden, ob man dabei bleibt oder nicht.

Neue Boxenstopp-Regeln

Weitere Anpassungen betreffen die Boxenstopps: Neue orange Markierungen für die Boxenplätze sollen deutlicher zeigen können, ob jemand durch eine bzw. zu viele gegnerische Boxenplätze gefahren ist. Die von vielen als zu harsch angesehenen Strafen für herrenlose Räder werden abgeschwächt. Statt der seit 2015 ausgesprochenen Suspendierung des Crewchiefs für vier Rennen gibt es nun eine Durchfahrtsstrafe unter Grün oder die Rückversetzung ans Ende des Feldes unter Gelb. Verlässt das verlorene Rad jedoch die Boxengasse, wird die Strafe härter. Dann gibt es zwei Runden Abzug plus eine Auszeit von zwei Rennen für zwei beliebige Mitglieder der Pitcrew.

Eine minimale Änderung betrifft die Repair Clock. Bisher hatten Cup-Teams sechs Minuten Zeit, um ein beschädigtes Auto

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

während des Rennens wieder flott zu bekommen. Statt der im Herbst angedeuteten Verlängerung auf zehn Minuten gibt es aber für 2023 nur eine Minute im Vergleich zu 2022 obendrauf.

In Sachen Playoffs entfällt die Regel, dass eine Platzierung unter den Top 30 der Tabelle Grundvoraussetzung zur Teilnahme an den Playoffs ist. Es bleibt aber dabei, dass man an allen 26 Rennen der Regular Season teilgenommen haben (außer es gibt einen entsprechenden Waiver) und sich über einen Sieg respektive die Punkte für die K.o.-Phase qualifiziert haben muss.

Bewegung in den Cockpits

Da es zur neuen Saison ein paar Änderungen bei den Teamkonstellationen gibt, rufen wir diese als Service noch mal gesammelt in Erinnerung. Mit der Umbenennung von Petty GMS in „Legacy Motor Club" verschwindet der Name des siebenfachen Champions aus den Starterlisten. Ein anderer Siebenfacher, Jimmie Johnson, ist dabei nicht nur neuer Teilhaber in diesem Team, sondern startet selbst bei ausgewählten Rennen. In der Starterliste fehlt er jedoch, weil er kein Charter-Fahrzeug pilotiert, sondern in einem Open-Team mit der Startnummer 84 antritt. Unter anderem möchte er sich für das Daytona 500 qualifizieren.

Im Stammfeld löste Kyle Busch mit seinem Wechsel zu Richard Childress Racing ein Erdbeben aus. Seinen Toyota Camry, nicht jedoch seine Startnummer bei Joe Gibbs Racing übernimmt Xfinity-Champion Ty Gibbs. Er wird sich mit seinem Rivalen Noah Gragson (Legacy Motor Club) um den Titel des Rookie of the Year streiten.

Im zweiten Auto von 23XI Racing sitzt nach Kurt Buschs Rücktritt in diesem Jahr Tyler Reddick, der von RCR kommt. Bei Stewart-Haas Racing ersetzt Cup-Rückkehrer Ryan Preece den in die zweite Liga abgewanderten Cole Custer. Gespannt darf man auch auf A.J. Allmendinger sein, der bei Gasteinsätzen immer wieder für Furore sorgte und 2023 als Kaulig-Stammfahrer zurückkehrt. ■

STARTERLISTE NASCAR CUP 2023 (CHARTER-TEAMS)

Nr.	Fahrer	Team	Marke
1	Ross Chastain (USA)	Trackhouse Racing Team	Chevrolet
2	Austin Cindric (USA)	Team Penske	Ford
3	Austin Dillon (USA)	Richard Childress Racing	Chevrolet
4	Kevin Harvick (USA)	Stewart-Haas Racing	Ford
5	Kyle Larson (USA)	Hendrick Motorsports	Chevrolet
6	Brad Keselowski (USA)	RFK Racing	Ford
7	Corey LaJoie (USA)	Spire Motorsports	Chevrolet
8	Kyle Busch (USA)	Richard Childress Racing	Chevrolet
9	Chase Elliott (USA)	Hendrick Motorsports	Chevrolet
10	Aric Almirola (USA)	Stewart-Haas Racing	Ford
11	Denny Hamlin (USA)	Joe Gibbs Racing	Toyota
12	Ryan Blaney (USA)	Team Penske	Ford
14	Chase Briscoe (USA)	Stewart-Haas Racing	Ford
15	Riley Herbst (USA)*	Rick Ware Racing	Ford
16	A. J. Allmendinger (USA)	Kaulig Racing	Chevrolet
17	Chris Buescher (USA)	RFK Racing	Ford
19	Martin Truex Jr. (USA)	Joe Gibbs Racing	Toyota
20	Christopher Bell (USA)	Joe Gibbs Racing	Toyota
21	Harrison Burton (USA)	Wood Brothers Racing	Ford
22	Joey Logano (USA)	Team Penske	Ford
23	Bubba Wallace (USA)	23XI Racing	Toyota
24	William Byron (USA)	Hendrick Motorsports	Chevrolet
31	Justin Haley (USA)	Kaulig Racing	Chevrolet
34	Michael McDowell (USA)	Front Row Motorsports	Ford
38	Todd Gilliland (USA)	Front Row Motorsports	Ford
41	Ryan Preece (USA)	Stewart-Haas Racing	Ford
42	Noah Gragson (USA) **(R)**	Legacy Motor Club	Chevrolet
43	Erik Jones (USA)	Legacy Motor Club	Chevrolet
45	Tyler Reddick (USA)	23XI Racing	Toyota
47	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	JTG Daugherty Racing	Chevrolet
48	Alex Bowman (USA)	Hendrick Motorsports	Chevrolet
51	Cody Ware (USA)	Rick Ware Racing	Ford
54	Ty Gibbs (USA) **(R)**	Joe Gibbs Racing	Toyota
77	Ty Dillon (USA)	Spire Motorsports	Chevrolet
78	(tba)	Live Fast Motorsports	Chevrolet
99	Daniel Suárez (MEX)	Trackhouse Racing Team	Chevrolet

(R) = Rookie * Fahrer beim Daytona 500 (Teilzeit-Programm)

Clash-Rennen in Los Angeles

Truex besiegt Sieglos-Fluch

Zum zweiten Mal fand das Clash-Rennen im L.A. Memorial Coliseum statt. Sieger des inoffiziellen Saisonauftakts wurde Martin Truex Jr. (Toyota).

Von: **Michael Bräutigam**

Truex konnte man die Erleichterung geradezu ansehen. Zwar ist der Clash nicht viel mehr als ein Show-Event, doch nach dem komplett sieglosen Jahr 2022 war der Ex-Champion trotzdem mehr als glücklich: „Letzte Saison war wirklich hart für uns. Jetzt so ins Jahr zu starten, macht mich stolz auf unser ganzes Team."

Der Pilot von Joe Gibbs Racing war einer von wenigen, der die 150 Runden schadlos überstand. Nicht weniger als 16 (!) Gelbphasen ließen das Geschehen auf dem Viertelmeilen-Kurs ins Stocken geraten. Immer wieder kam es im Olympia-Stadion von 1932 und 1984 zu Kollisionen und Drehern, die auf der ultrakurzen Strecke natürlich sofort für eine Neutralisierung sorgten.

Dillon gegen Wallace

Zwar war auch Truex in Raufereien verstrickt und sammelte Lack- bzw. Folienproben der Gegner auf, am Ende aber fuhr er souverän vorneweg. Während er die letzten 25 Runden an der Spitze des Feldes verbrachte, konnten auch die Childress-Piloten Austin Dillon und Neuzugang Kyle Busch nichts mehr gegen den Toyota ausrichten. Dillon hatte sich zuvor schon mit Bubba Wallace angelegt und ihn in die Mauer geschickt: „Er hat mich durch die Kurve geschoben. Es war doch klar, dass ich ihn zurückschubse", so Dillon.

Im letzten Jahr gewann übrigens Joey Logano (Ford) den Clash und wurde anschließend Meister. Vielleicht ein gutes Omen für Truex. Als Vorgeschmack auf die 75. NASCAR-Saison war der Clash auf jeden Fall eine gute Show. Auch wenn einige sich bestimmt weniger Action wünschen. ■

MOTORSPORT IMAGES

Martin Truex holte die Goldmedaille

NASCAR CUP SERIES

Los Angeles/Kalifornien (USA)
Clash-Rennen (ohne Punkte)

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
4.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
7.	Ryan Preece (USA)	Ford
8.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
9.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
10.	William Byron (USA)	Chevrolet

MOTORSPORT IMAGES

Vorgeschmack auf die Saison? Beim Clash ging es ziemlich turbulent zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Möchte weiter TCR fahren“

Martin Andersen (28) stand 2022 bei allen Rennen der TCR Germany auf dem Podest, gewann sieben der 14 Rennen und wurde souveräner Champion. Der schnelle Däne im Meister-Interview.

Von: **Michael Bräutigam**

ADAC

Auf einer Skala von 1 bis 10: Wie bewerten Sie Ihre vergangene Saison?
Als solide 10. Insgesamt hätte die Saison nicht besser laufen können, sowohl vom Team als auch vom Auto. Ich bin sehr glücklich.

Trotzdem scheinen Sie in der Sommerpause noch mal was gefunden zu haben ...
Wir haben in der ersten Jahreshälfte viele Dinge gelernt, unter anderem über das neue Auto. In der Sommerpause stand ich ständig im Kontakt mit meinem Ingenieur, weil wir nicht in der Position waren, in der wir gerne gewesen wären. Am Red Bull Ring und am Salzburgring waren wir nicht schnell genug. Wir haben uns also ein paar Dinge überlegt, die wir am Freitag am Nürburgring ausprobiert haben. Das hat genauso funktioniert, wie wir es uns erhofft hatten, und das Auto war so, wie ich es haben wollte. Es war, als ob wir den Schlüssel für den Honda gefunden hatten, es fühlte sich wie ein anderes Auto an. Also haben wir weiter in diese Richtung gearbeitet.

Jessica Bäckman hat vier der ersten sechs Saisonrennen gewonnen. Waren Sie überrascht, dass das Duell dann so deutlich für Sie ausging?
Jessica war am Anfang superstark und sehr clever unterwegs. In der Vergangenheit war das nicht immer so, deshalb hatten wir sie erst gar nicht so auf dem Schirm. Speziell am Red Bull Ring war sie richtig schnell, da konnten wir nichts machen. Wir waren also selbst überrascht, dass wir am Ende so klar vorn waren. Sie hat versucht, das Tempo mitzugehen, vielleicht hat sie deshalb am Lausitzring zu viel gewollt und das Auto überfahren. Dabei ist sie im Kies gelandet. Und von da an war das Titelrennen mehr oder weniger gelaufen. Danach ist sie, für uns überraschend, auf den Audi gewechselt, mit dem sie auch gut unterwegs war. Aber der Sachsenring und ich passen so gut zusammen, da waren wir uneinholbar. Trotzdem: Sie war richtig stark unterwegs und eine sehr faire Gegnerin, dafür verdient sie Respekt.

„Mein Fahrstil passt zu Tourenwagen. Mein Teamkollege hat gesagt, ich fahre wie ein alter Mann.“

Martin Andersen

Ist der TCR-Germany-Titel Ihr bisher größter Erfolg?
Mit Sicherheit. 2021 war schon gut, als ich hinter Luca (Engstler, d. Red.) Vizemeister wurde und die Fugel-Brüder bezwingen konnte. Aber 2022 war noch mal besser, auch das Team hat mir gesagt, dass ich mich gegenüber der Vorsaison stark verbessert habe. In Dänemark waren ebenfalls einige überrascht über meine Leistung und meine Lernkurve. Es freut mich, dass das auch von außen so wahrgenommen wurde.

Als Sie nach Deutschland kamen, kannten Sie ja nur den ersten bis dritten Gang ...
So war es (lacht). Die Strecken in Dänemark sind ziemlich kurz. Die Gegengerade am Salzburgring ist ungefähr so lang wie eine ganze Strecke dort. Da kam ich kaum über den dritten Gang hinaus, nur ganz selten mal in den vierten Gang. Ich musste mich also anfangs ziemlich umstellen. Die TCR Dänemark ist auch echt stark, aber ich habe immer davon geträumt, international Rennen zu fahren und mich zu empfehlen. Als die Chance mit Engstler kam, habe ich sie also ergriffen.

ADAC

Auf dem Weg zum Titel gewann Andersen 2022 die Hälfte aller Rennen

Fast jeden zieht es aktuell Richtung GT-Sport. Was reizt Sie an Tourenwagen?
Ich mag Tourenwagen einfach, auch weil sie mein Einstieg in den Automobilsport waren. In Dänemark ist GT-Sport nicht so populär. Auch der Fahrstil passt zu mir. Mein letztjähriger Teamkollege Szymon Ladniak hat immer gesagt, ich fahre wie ein alter Mann (lacht). Stand jetzt weiß ich leider noch nicht, wo die Reise 2023 hingeht. Ich mag das Racing, und es wäre schade, wenn meine Tourenwagen-Erfahrung jetzt nichts mehr wert wäre. Deshalb möchte ich gerne weiter TCR fahren, egal wo. Die TCR Europe wäre der nächste logische Schritt, aber auch die TCR Germany ist möglich. Der Rennkalender sieht gut aus, speziell mit dem Norisring.

Welche größeren Ziele haben Sie für Ihre Karriere?
Die meisten würden wohl Formel 1 oder Le Mans sagen. Und natürlich träume ich auch davon, in Amerika zu fahren oder große Rennen zu bestreiten. Mein Ziel ist aber, dass ich meinen aktuellen Job kündigen und vom Motorsport leben kann. ■

Martin Andersen

Geburtstag: 09.09.1994
Geburtsort: Viborg (DK)
Herkunftsland: Dänemark

KARRIERE
2007–2011: Kartsport
2012–2019: Automobil-Einstieg mit eigenem Team, div. Tourenwagen-Serien in Dänemark (insgesamt vier Titel)
2020: TCR Dänemark (2.)
2021: TCR Germany (2.)
2022: TCR Germany (Meister)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Todd Hazelwood und sein BRT-Mustang eröffneten letzte Woche die Gen3-Testphase

SUPERCARS

Supercars

Der Countdown läuft …

Die ersten Autos sind fertig, die Tests laufen und einige neue Designs sind enthüllt. Supercars befindet sich auf der Zielgeraden Richtung Saisonstart – mit nun wieder etwas versöhnlicheren Aussichten.

Von: **Michael Bräutigam**

Die historische erste Ausfahrt eines fertig aufgebauten Gen3-Rennautos erfolgte am 1. Februar um 10.07 Uhr Ortszeit am Winton Motor Raceway. Teamchef Tim Blanchard ließ es sich nicht nehmen, selbst die Premieren-Runden im BRT-Mustang zu drehen, ehe er seinem Stammfahrer Todd Hazelwood das Feld überließ. „Es war das erste selbst von uns gebaute Auto, also hatte ich das Gefühl, dass ein Blanchard die ersten Meter fahren sollte“, so der Boss.

Weil noch kein anderes Team ein fertiges Auto vorweisen konnte, war man entsprechend ungestört. „Es ist ein ganz anderes Fahrgefühl“, konstatierte Hazelwood später. Zwar gelte wie bisher, dass eigentlich zu viel Leistung für die Reifen zur Verfügung steht, durch die massive Reduzierung des aerodynamischen Abtriebs und die drehmomentstärkeren Motoren sei das Fahren aber noch mal deutlich anspruchsvoller als vorher.

Ford weiter im Nachteil?

In dieser Woche starten auch die Topteams in ihr Testprogramm, während nach und nach die ersten Fahrzeugdesigns eintrudeln. Das alles lässt hoffen, dass man den Zeitplan bis zum Saisonstart in Newcastle (10. bis 12. März) wieder weitgehend im Griff hat.

Anstrengend werde es zwar, doch das seien die Teams gewohnt, wie unter anderem Triple-Eight-Boss Roland Dane anmerkte. Die Meister-Mannschaft hatte im ganzen Gen3-Stress am Wochenende auch noch einen Einsatz bei den 12h von Bathurst (S. 18).

Diskussionen bleiben weiterhin in Sachen Chancengleichheit. Während aus Chevrolet-Sicht alles passt, fühlt man sich bei Ford nach wie vor im Nachteil. „Wir glauben, dass weder beim Motor noch bei der Aerodynamik Gleichheit erreicht wurde“, so Ford-Performance-Boss Mark Rushbrook. Es bleibt also weiter ein heißer Countdown bis zum Start. ■

TCR Spanien

Aus nach zwei Jahren

Nach nur zwei Saisons wird die TCR Spanien wohl eingestellt. Als einzige Meister gehen Mike Halder und Isidro Callejas in die kurze Serienhistorie ein.

Die TCR Spanien war dabei von Beginn an als Klasse der nach 20 Jahren wiederbelebten Spanischen Tourenwagen-Meisterschaft gedacht. Die RFEDA als nationale Sportbehörde wollte eigentlich schon 2020 mit der Serie durchstarten, doch Corona sorgte dafür, dass das erste von drei Vertragsjahren ohne Rennen abging.

Da sich für 2023 kein großer Zulauf für die Meisterschaft und erst recht nicht die TCR-Klasse abzeichnete, entschied man sich nun dazu, den Promoter-Vertrag nicht zu verlängern. Pläne, die Serie im Winter auszutragen und damit ihre Attraktivität zu steigern, führten nicht zu größerem Interesse. Wie es mit der Serie weitergeht, ist unklar. Unter den genannten Vorzeichen ist das Ende der TCR Spanien jedoch praktisch besiegelt. ■ MBR

RFEDA/TCR SPAIN

Isidro Callejas wurde zweiter und vermutlich letzter TCR-Spanien-Meister

BTCC

Blundells Hill-Deal

Ex-F1-Pilot Mark Blundell wird „seinen“ Fahrer Jake Hill (BMW) mit einem neuen Hauptsponsor in die Saison 2023 schicken.

Blundell ist dabei nur Inhaber einer Starterlizenz, die Renneinsätze führt wie bislang das Team WSR aus. Beim neuen Sponsor, den der 61-fache GP-Starter an Land ziehen konnte, handelt es sich um Werkzeug-Hersteller Laser Tools, die schon Ashley Suttons Meister-Auto von 2020 und 2021 sponserten. Nun wechseln sie vom bisherigen, privaten Infiniti auf den in der Hersteller-Klasse startenden BMW von Hill. Der wurde in der letzten Saison Gesamt-Dritter.

Auf dem britischen Fahrermarkt ist es dagegen weiter ziemlich ruhig. Neben den zuletzt berichteten zehn Fahrern gab es bislang keine weiteren Verkündungen. Als weitere gesetzte Piloten gelten einzig Colin Turkington im noch offenen vierten WSR-BMW-Cockpit sowie Aiden Moffat, der wie gehabt im eigenen Familienteam (das vorherige „Laser Tools Racing“) antritt. ■ MBR

BTCC

Ein starkes Duo: Top-Pilot Jake Hill (l.) mit Teamchef Mark Blundell

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DUCATI

DUCATI

Enea Bastianini und die Werks-Ducati GP23: Gleich gut zurechtgekommen, passt auch zur Startnummer

Enea Bastianini hat letztes Jahr mit vier MotoGP-Siegen für die große Überraschung gesorgt. Er hat Weltmeister Francesco Bagnaia bei Zweikämpfen hart zugesetzt. Nachdem er nun mit ihm zusammen im Ducati-Werksteam fährt, wird eine explosive Stimmung bei den Roten erwartet. Der 25-jährige Italiener erzählt, wie er die Situation selber sieht.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wie fühlt es sich für Sie an, als Ducati-Werksfahrer in diese Saison zu gehen?
Unglaublich, ich kann es kaum erwarten, dass die Saison losgeht. 2022 war meine bislang beste Saison, ich konnte vier MotoGP-Rennen gewinnen. Aber jetzt fängt ein neues Abenteuer an, und ich muss fokussiert sein, denn das Rot des Ducati-Werksteams bringt eine Menge Verantwortung mit sich. Es hat eine lange Geschichte und bedeutet meinem Land sehr viel. Aber ich bin überzeugt, dass wir sehr gut zusammenarbeiten können werden. Beim ersten Test in Valencia haben wir bereits angefangen, an dem Motorrad zu arbeiten, und ich habe das Gefühl, dass wir alles haben, was es braucht, um gute Ergebnisse zu erreichen.

Wie war diese erste Testfahrt mit der Werks-Ducati?
Sie war ganz nach meinen Erwartungen. Wir haben danach sehr viel mit den Ingenieuren des Werks gesprochen, und das sind eine Menge Leute. Das war neu für mich, genau wie dass bei mir in der Box viel mehr Leute arbeiten. Auch das Teamwork war anders. Wir haben mit dem Team von Pecco Bagnaia unsere Daten abgeglichen, das war richtig gutes Teamwork. Ich denke, wir haben einen guten Job gemacht, und ich war nach dem Test viel entspannter als davor. Das neue Werksmotorrad war hinten etwas stabiler als meine 2021er-Ducati. Wir haben einige Aerodynamik-Teile und einiges beim Setup probiert. Ich denke, wir haben ein sehr konkurrenzfähiges Paket.

Wie würden Sie Ihren Teamkollegen beschreiben?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Der Unterschied ist, dass Pecco Weltmeister ist“

Der Unterschied zwischen uns ist, dass Pecco MotoGP-Weltmeister ist und ich noch nicht. Er war sehr schnell, als er jung war, und wir hatten schon bei den Pocketbikes erbarmungslose Duelle. Dann haben wir uns in der Moto3 wiedergetroffen. In der Moto2 nicht, da war er schon weg, als ich kam. Heute ist er der schnellste Fahrer der Welt. Er ist der Mann, den es zu schlagen gilt, und es wird eine Ehre sein, mit ihm in dieser Saison zu kämpfen und zu versuchen, ihn zu schlagen.

Werden Sie die Rennen nun anders angehen und nicht mehr so aggressiv mit Ihrem Teamkollegen sein, da Sie nun im Werksteam sind?
Meine Herangehensweise an Pecco war die gleiche wie zu Beginn unserer Karrieren, und sie wird sich auch nicht ändern. Ich denke nicht, dass ich mit ihm zu aggressiv war, ich muss nur alles geben, wenn ich mit ihm kämpfe. Er ist jetzt mein Teamkollege, er ist Weltmeister. Unsere Beziehung ist gut, und ich denke, dass wir genau so auch miteinander weitermachen werden. Letztes Jahr war ich schnell, ich habe versucht, meine Herangehensweise etwas zu verändern, um zu gewinnen. Ich denke, jetzt werde ich sie wieder anpassen müssen, aber nicht in eine aggressivere Form.

Ihre große Stärke letztes Jahr war das Schonen der Reifen. Glauben Sie, dass Sie dies mit der Werks-GP23 noch besser hinbekommen?
Das wird sehr stark von den Reifen abhängen, die Michelin bringen wird. Wenn ein neuer Reifen kommt, könnte dies meine Herangehensweise und meinen Fahrstil ändern. Aber ich denke, es wird so bleiben, wie es war. Es wird aber auch das Sprintrennen geben, und das wird ganz anders sein. Ich denke, auf einigen Strecken werden wir andere Reifen benutzen können als am Sonntag. Mein Stil ist normalerweise, mich am Start zu konsolidieren und danach mehr zu pushen. Da muss ich die Lücke zu den Schnellstartern schließen, denn für die Sprintrennen könnte ich sonst ein Problem haben. Aber ich denke, ich werde mich anpassen können, wenn es auch nicht leicht wird. Ich werde es aber versuchen.

„Ich denke nicht, dass ich zu aggressiv mit Bagnaia umgegangen bin. Ich muss nur alles geben, wenn ich ihn besiegen will.“

Enea Bastianini

Ist das keine beunruhigende Situation?
Ganz im Gegenteil, sie motiviert mich. Es wird sehr wichtig sein, diese Motivation nicht nur wegen der Sprintrennen, sondern auch wegen der vielen Rennen, die wir in dieser Saison haben werden, aufrechtzuerhalten. Ich muss auch andere Dinge noch verbessern. Ich hatte letzte Saison bei einigen Rennen Probleme im Qualifying, und da wir in den Sprintrennen nicht so viel Zeit haben werden, die Plätze wiedergutzumachen, werde ich mich besser qualifizieren müssen. Das neue Format zwingt mich in einen anderen Rhythmus, ich werde das Qualifying und die Rennen anders angehen müssen. Aber all dies gehört dazu, mich im Ganzen zu verbessern.

Haben Sie dafür auch Ihre Wintervorbereitung geändert?
Ich habe mich diesen Winter versucht, in allen Bereichen zu verbessern. Ich habe einige neue Sachen probiert, aber grundsätzlich ist das Training gleich geblieben. Es ist wichtig, immer mit hundert Prozent zu trainieren, egal ob beim Motocross oder mit anderen Motorrädern. Es ist aber gefährlich. Und je mehr man trainiert, desto größer ist das Risiko, dass man stürzt. Wir müssen unseren Körper bei aller Vorbereitung für die Meisterschaft schonen. Weil es jetzt anders wird und wir so viele Rennen über die Saison haben werden, wird das erste Rennwochenende der erste große Test für jeden sein, ob wir richtig liegen. Meine Herangehensweise wird anders sein, aber ich denke, so wird es jedem gehen. Die Konstanz wird wichtig sein. Ich werde mich auch mit Álvaro Bautista austauschen, denn er ist bereits sehr viele Sprintrennen gefahren. Letztendlich wird aber das Gefühl, das man selbst bei einem solchen Wochenende bekommt, entscheidend sein. Und das werde ich am Samstag in Portimão bekommen.

Neben dem neuen Motorrad haben Sie auch einen neuen Crewchief bekommen. Welche Umgewöhnung ist einfacher?
Die Umgewöhnung an das 2023er-Werksmotorrad ist für mich sehr gut verlaufen. Ich fühle mich bereits sehr gut mit ihm, aber beim nächsten Test werden wir neue Teile probieren. Aber ich denke, es wird sich nichts Grundsätzliches an dem Motorrad ändern, es wird vom Charakter so bleiben, wie es war. Ich denke, die größte Änderung war für mich, als ich vom 2019er-Motorrad auf das 2021er umgestiegen bin. Das war eine komplett andere Welt. Da habe ich erst das Potenzial der Ducati verstanden. Mit Marco Rigamonti habe ich jetzt einen neuen Crewchief, aber es war eine coole Sache, mit ihm in Valencia erstmals zusammenzuarbeiten. Es war ein sehr angenehmer Anfang, wir können sehr gut zusammenarbeiten. Er hat mir viel Druck genommen, und die Arbeit erinnerte mich deshalb an die, die ich zuvor gewohnt war. Natürlich können während der Saison Probleme auftauchen, aber ich muss mich immer auf mein Ziel konzentrieren. Es ist wichtig, jedes Mal Spaß zu haben und die Zeit zusammen zu genießen. Auch die Herangehensweise des Werksteams ist anders. Pecco kennt es bereits, da ist er im Vorteil. Darüber bin ich aber nicht nervös, es motiviert mich nur, und ich bin richtig aufgeladen.

Sie haben in einem Interview im italienischen Fernsehen gesagt, dass Marc Márquez dieses Jahr für Sie der Titelfavorit ist. Warum?
Marc ist einfach Marc. Er hat acht Titel gewonnen, und er wird zu hundert Prozent vorn mit dabei sein und angreifen. Er hat bereits in der zweiten Saisonhälfte 2022 mit einem Motorrad, mit dem sonst niemand etwas machen konnte, bewiesen, dass er schnell ist. Es ist sehr schwer, mit ihm zu kämpfen. Aber wir haben das Potenzial, es mit ihm aufzunehmen, denn die Ducati ist ein sehr schnelles Motorrad. Unser Werksteam hat sehr viel Potenzial. Ich will jetzt bei den Wintertests herausfinden, wie viel. Der Titel wird, denke ich, zwischen Marc Márquez, Francesco Bagnaia, Fabio Quartararo und mir entschieden. Es könnten aber auch noch andere Namen dazukommen. Wir müssen sehen, wie sich die Saison entwickelt. Es könnte vielleicht ganz anders kommen, als jetzt alle erwarten, denn mit dem geänderten Format wird es wichtig, bereits am Samstag bereit zu sein. Da wird man die Wochenenden anders angehen müssen. Da muss sich zeigen, wer das am besten hinbekommt. ■

Enea Bastianini

Geburtstag: 30.12.1997
Geburtsort: Rimini (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
2014: Moto3, KTM (9.)
2015: Moto3, Honda (3.)
2016: Moto3, Honda (2.)
2017: Moto3, Honda (6.)
2018: Moto3, KTM (4.)
2019: Moto2, Kalex (10.)
2020: Moto2, Kalex (1.)
2021: MotoGP, Ducati (11.)
2022: MotoGP, Ducati (3.)
2023: MotoGP, Ducati

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Cal Crutchlow: Yamaha mit neuer Verkleidung, Auspuff und Schwinge

MOTOGP

MotoGP brüllt wieder

Die Winterpause ist vorbei: In Sepang zeigten sich die Testfahrer und die neuen MotoGP-Bikes für die Saison 2023 erstmals wieder in voller Aktion. Es gab viele neue Detaillösungen und wilde aerodynamische Ideen zu bewundern.

Von: **Dian Sulistiyowati** und **Imre Paulovits**

Vor der Corona-Pandemie fanden die Shakedown-Tests der MotoGP-Testfahrer und der MotoGP-Rookies hinter verschlossenen Toren statt, und es gab nur wenige Bilder und Infos. Doch weil sich einige Kollegen nicht mehr daran erinnern konnten, sich Flugtickets kauften, um dann festzustellen, dass der Test nicht öffentlich war und ihren Unmut darüber in den sozialen Medien kundtaten, hatte die IRTA, die den Test organisiert, ein Erbarmen und gewährte Zugang zum Paddock und zum Mediacenter. Weil unsere Flüge schon für den Test, der ab Freitag losgeht, gebucht waren, mussten wir eine andere Lösung finden. Aber durch die guten Beziehungen zu den asiatischen Journalisten flossen die Informationen in großen Mengen. Natürlich ist es nicht das Gleiche, als wenn man sich alles vor Ort ansehen kann, aber in die Boxengasse durfte ohnehin niemand, und mit den nötigen Anweisungen versehen konnten die Kollegen richtig gute Infos bekommen.

Viel Neues dabei

Natürlich will erst einmal jeder wissen, was die Ingenieure in den knapp drei Monaten seit dem Valencia-Test auf die Beine gestellt haben. Unter dem Druck, den die Konkurrenz in der höchsten Motorradsportklasse ausübt, eine ganze Menge! Wie zu erwarten, war vor allem bei der Aerodynamik viel passiert. Was wir von all den verwegenen Neuerungen dann wirklich sehen werden, steht auf einem anderen Blatt, aber jetzt wurde erst einmal alles ausprobiert. Dabei waren die Testfahrer auch die fahrende Putzkolonne, denn die Strecke war noch recht schmutzig. Es war auch noch kein Michelin-MotoGP-Gummi auf dem Asphalt, daher konnten auch die Zeiten noch nicht auf dem Niveau sein, das wir zuletzt beim Grand Prix im Oktober gesehen haben. Auch musste an den ersten beiden Tagen wegen Regens eine längere Pause eingelegt werden.

Besonders viel zu tun hatte Lorenzo Savadori. Der Aprilia-Testfahrer musste nicht weniger als sechs Motorräder fahren, alle mit Transponder versehen, um auch direkte Vergleiche ziehen zu können. Dabei gab es Verkleidungs-Varianten, die viel schlanker und eckiger gestaltet sind als die bisher

MOTOGP

Michele Pirro: Neuer Flügel an der Seite, Schräglagensensor an der Schwinge

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

bekannten, und es ist klar zu erkennen, welchem alleinigen Zweck sie dienen: Mehr Abtrieb. Man versuchte es mit langen, schräg verlaufenden Kanten, es gab aber auch Varianten mit opulenteren Formen und mit mehr Flügeln. Die Zeit wird zeigen, welche Versionen sich schließlich durchsetzen. Der Italiener fuhr bereits am ersten Tag nicht weniger als 46 Runden und fügte am zweiten noch mal 44 hinzu.

Cal Crutchlow war mit drei Motorrädern unterwegs. Er verglich zwei neue Versionen der Yamaha M1 mit der aus dem Vorjahr. Ein Fotograf konnte ein Bild erhaschen, auf dem der Verkleidungskiel entfernt ist und die Krümmer der Akrapovic-Anlage dort anders verlaufen als bisher gewohnt. Die vier dicken Rohre treffen sich erst relativ weit hinten. Das ist ein Weg, um mehr Leistung im oberen Bereich zu finden. Die Verkleidung verfügte auch über Kühlöffnungen hinten, damit diese Rohre, die nun enger am Motor platziert sind, besser gekühlt werden. Die Schwinge war aus mehreren Teilen sowohl horizontal als auch vertikal zusammengeschweißt. Es wurde nach Traktion gesucht und dem dazu passenden besten Flex. Dazu fuhr Crutchlow mit verschiedenen Flügelvarianten. Damit diese schneller gewechselt werden können, waren sie nicht angenietet, sondern angeschraubt. Was die umherstehenden Ingenieure aber am interessiertesten beobachteten: Crutchlow fuhr mit 330 km/h nicht nur so viel Topspeed wie die Konkurrenz, sondern trotz schmutziger Fahrbahn drei km/h schneller als bei Grands Prix.

Messtechnik unterwegs

Auch Michele Pirro fuhr mit einer neuen Verkleidungs-Variante. Bei dieser fehlten die beiden Rüssel an der unteren Verkleidungskante, die die Luft an der Unterseite der Verkleidung herauspressen. Dafür gab es eine ansteigende Kante, wo der Luftstrom zur Seite von einer Lippe abgedichtet wird. Pirro fuhr auch einen Schräglagensensor an der Hinterradschwinge. Dieser ist genauer als die beiden anderen Sensoren innerhalb des Motorrads. Mit ihm werden diese kalibriert, ebenfalls kann man mit ihm noch genauere Drehmomentmessungen während der Fahrt machen.

Der Honda-Prototyp, den Stefan Bradl fuhr, hatte eine neue Verkleidung, eine neue Auspuffanlage, nun auch von Akrapovic, dazu eine neue Schwinge. Bradl fuhr mit zwei Motorrädern, die unterschiedliche Rahmen hatten, und er legte mit ihnen am ersten Tag nicht weniger als 57 Runden zurück. Auch Jonas Folger nahm in Sepang seinen Job als KTM-Testfahrer auf. Dani Pedrosa arbeitete mit Jack Millers letztjähriger Crew zusammen. Der Spanier fuhr nicht immer mit Transponder, angeblich immer dann, wenn er richtig schnelle Zeiten fuhr. Richtig schnell war auch Moto2-Weltmeister Augusto Fernández, der als einziger Rookie bei den Testfahrern mitmischen konnte. Mit der GasGas fuhr er am ersten Tag die zweitschnellste Zeit hinter Cal Crutchlow, am zweiten die drittschnellste hinter Crutchlow und Pirro. ■

MOTOGP

Stefan Bradl: Honda mit neuer Verkleidung, Auspuff und Schwinge

MOTOGP

Lorenzo Savadori: Eine der sechs Varianten von Aprilias neuer RS-GP

MOTOGP

Jonas Folger: Testarbeit bei KTM aufgenommen

NACHRICHTEN

MOTOGP

Die MotoGP-Stars haben sich auf den Weg nach Malaysia gemacht, sie hatten aber noch bis zuletzt trainiert. Ex-Weltmeister Joan Mir fuhr in der letzten Woche noch einmal mit seiner Honda Fireblade in Valencia. Nach dem frustrierenden Test im November wollte Mir noch einmal seinen Fahrstil auf der gleichen Strecke überprüfen und möglichst viele Runden drehen, bevor er sich auf den Weg zum Test nach Sepang machte.

MOTOGP

Marc Márquez hat ein Video von Trainingsfahrten mit einer CBR 600 auf einer Gokart-Bahn in der Nähe von Valencia gepostet. Der achtfache Weltmeister sieht ausgesprochen gut trainiert aus und hat eine so lockere Haltung auf dem Motorrad wie schon lange nicht mehr.

MOTOGP

Nachdem die Nachricht von Dani Pedrosas Wildcard-Einsatz in Jerez bekannt wurde, hat sich der 37-jährige Spanier in den sozialen Medien an seine Fans gewandt: „Ich werde beim spanischen Grand Prix in Jerez mit einer Wildcard antreten. Ich bin sehr froh über diese Möglichkeit mit dem Werksteam. Wir machen es vor allem, damit ich praktische Erfahrung mit dem Sprintrennen bekomme, das ab diesem Jahr neu ist. Wir können während dieses Wochenendes die größtmögliche Erfahrung dazu bekommen. Ich bin auch froh, dass ich den Einsatz in Jerez fahren kann, denn die Strecke hat eine besondere Atmosphäre, und ich freue mich schon, meine Fans dort wiederzutreffen. Ich hoffe, dass die, die nicht selbst hinkommen können, mich im Fernsehen sehen können und so viel Freude haben werden wie ich vor Ort.“ Übrigens fährt Pedrosa erstmals in Jerez ein Rennen, seitdem dort Turn 6 in „Pedrosa-Kurve“ umgetauft wurde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neckarsulmer Eroberer

Vor 70 Jahren gewann Werner Haas mit der NSU Rennmax den 250er-WM-Titel. Die Deutschen schafften es in kürzester Zeit, die internationale Konkurrenz technisch zu übertreffen.

Von: **Imre Paulovits**

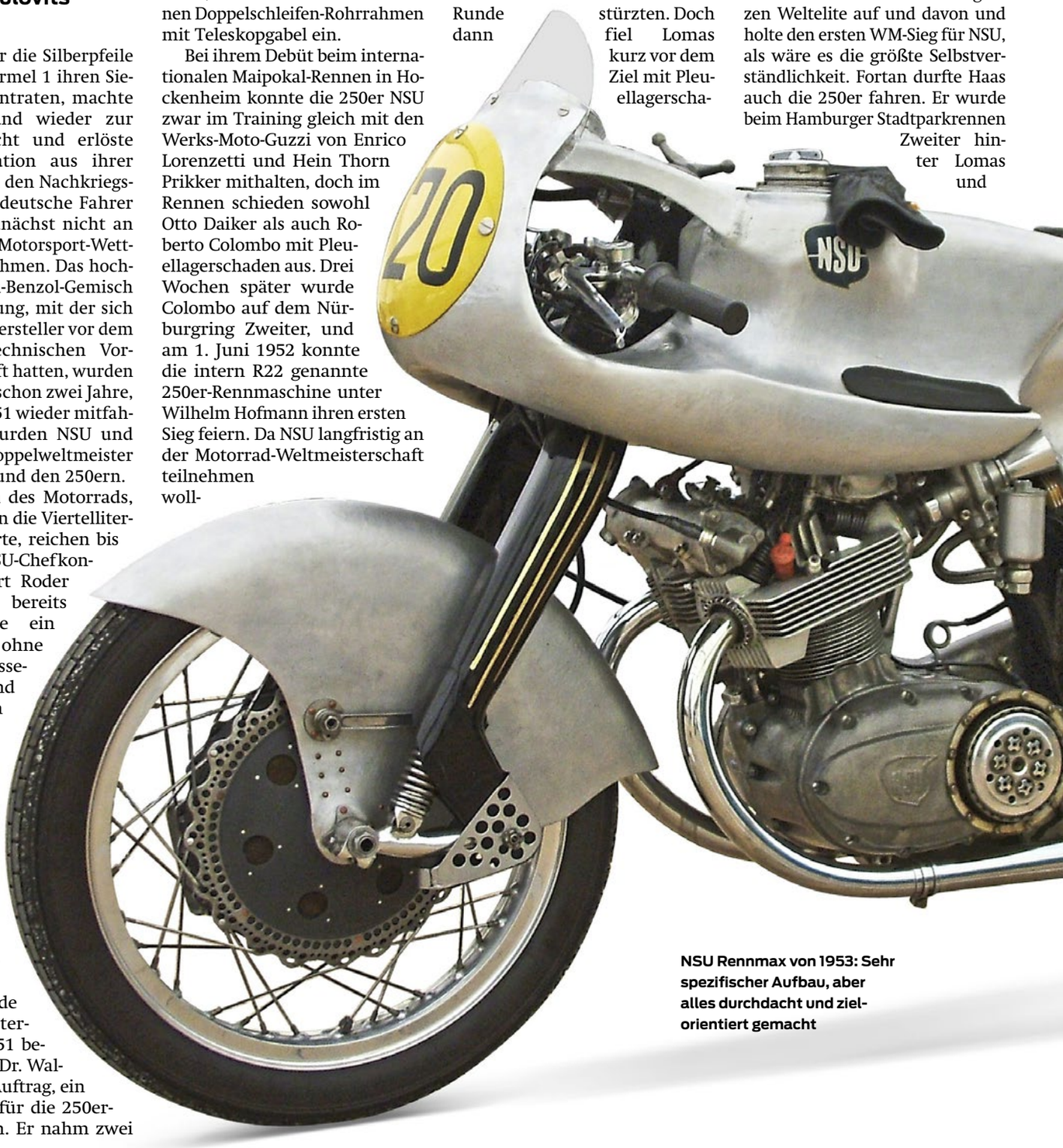
Noch bevor die Silberpfeile in der Formel 1 ihren Siegeszug antraten, machte NSU Deutschland wieder zur Motorsport-Macht und erlöste eine ganze Nation aus ihrer Schockstarre. In den Nachkriegsjahren durften deutsche Fahrer und Marken zunächst nicht an internationalen Motorsport-Wettbewerben teilnehmen. Das hochoktanige Benzin-Benzol-Gemisch und die Aufladung, mit der sich die deutschen Hersteller vor dem Krieg ihren technischen Vorsprung verschafft hatten, wurden verboten. Doch schon zwei Jahre, nachdem sie 1951 wieder mitfahren durften, wurden NSU und Werner Haas Doppelweltmeister bei den 125ern und den 250ern.

Die Wurzeln des Motorrads, das vor 70 Jahren die Viertelliter-Klasse dominierte, reichen bis 1950 zurück. NSU-Chefkonstrukteur Albert Roder machte sich bereits Gedanken, wie ein 500er-Motor ohne Aufladung aussehen müsste, und entwarf einen quer eingebauten Vierzylinder. Dieser lief zwar nie nach seinen Vorstellungen, aber die aus seiner Zylindereinheit entstandenen 125er-Einzylinder und 250er-Zweizylinder brachten es beide zu Weltmeister-Ehren. Ende 1951 bekam Rennleiter Dr. Walter Froede den Auftrag, ein Rennmotorrad für die 250er-Klasse zu bauen. Er nahm zwei 125er-Einheiten, wie beim Vorkriegs-Kompressor-Twin trieb er die beiden obenliegenden Nockenwellen mit je einer Königswelle an. Der Zylinderkopf wurde großflächig verrippt, die zwei Ventile pro Brennraum über Tassenstößel und offene Haarnadel-Ventilfedern betätigt, der Zündfunke von einer Batteriezündung erzeugt. Das Triebwerk leistete schon bald 25 PS, und Froede baute es in einen Doppelschleifen-Rohrrahmen mit Teleskopgabel ein.

Bei ihrem Debüt beim internationalen Maipokal-Rennen in Hockenheim konnte die 250er NSU zwar im Training gleich mit den Werks-Moto-Guzzi von Enrico Lorenzetti und Hein Thorn Prikker mithalten, doch im Rennen schieden sowohl Otto Daiker als auch Roberto Colombo mit Pleuellagerschaden aus. Drei Wochen später wurde Colombo auf dem Nürburgring Zweiter, und am 1. Juni 1952 konnte die intern R22 genannte 250er-Rennmaschine unter Wilhelm Hofmann ihren ersten Sieg feiern. Da NSU langfristig an der Motorrad-Weltmeisterschaft teilnehmen wollte, verpflichteten sie den erfahrenen Engländer Bill Lomas, und dieser stimmte sich gleich mit einem zweiten Platz beim DM-Lauf in Schotten auf die Renn-NSU ein. Beim ersten deutschen WM-Lauf auf der Solitude setzte Lomas die beiden Werks-Moto-Guzzi von Weltmeister Bruno Ruffo und Enrico Lorenzetti dermaßen unter Druck, dass beide Italiener in der letzten Runde stürzten. Doch dann fiel Lomas kurz vor dem Ziel mit Pleuellagerschaden aus, und der Sieg ging an Rudolf Felgenheier mit der DKW.

Füreinander gemacht

Bei diesem Grand Prix setzte NSU den 25-jährigen Nachwuchspiloten Werner Haas, der eigentlich mit seiner privaten 125er Puch genannt hatte, auf eine Werks-Rennfox, weil sich Karl Hofmann und Roberto Colombo im Training verletzt hatten. Haas fuhr der ganzen Weltelite auf und davon und holte den ersten WM-Sieg für NSU, als wäre es die größte Selbstverständlichkeit. Fortan durfte Haas auch die 250er fahren. Er wurde beim Hamburger Stadtparkrennen Zweiter hinter Lomas und



NSU Rennmax von 1953: Sehr spezifischer Aufbau, aber alles durchdacht und zielorientiert gemacht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„NSU war der Konkurrenz technisch und vom Aufwand her einfach überlegen."

H.P. Müller

gewann auf dem Grenzlandring. NSU baute den Motor in ein Pressstahl-Fahrwerk mit Kurzschwinge ein und stellte fest, dass dieser dem Doppelschleifen-Fahrwerk mit der Telegabel überlegen war. Beim WM-Finale in Monza führte Haas bis zur letzten Kurve vor Enrico Lorenzetti, verschaltete sich dann jedoch, und der frisch gekrönte Weltmeister Lorenzetti gewann mit einer viertel Radlänge Vorsprung.

Für 1953 wurden die zuvor von der Serie entliehenen Pressblech-Rahmen und -Gabel durch ähnlich aussehende Teile aus dünnem Chrommolybdän-Blech ersetzt, das Heck war komplett aus Aluminium, und der handgedengelte Alu-Tank ging vorn in eine Verkleidung über. Auch das Vorderrad wurde verkleidet und eine gewaltige 250-mm-Renntrommelbremse verwendet. Der Motor bekam ein neues Kurbelgehäuse und geschmiedete Zylinderköpfe. Die 250er hieß mittlerweile Rennmax, und beim WM-Auftakt auf der Isle of Man war Bill Lomas mit ihr Trainingsschnellster. Doch er verletzte sich mit der 125er und konnte nicht starten. Dann wurde TT-Novize Werner Haas sensationell Zweiter hinter TT-Veteran Fergus Anderson auf der Moto Guzzi. Danach ging die Siegesserie der Rennmax los. Haas gewann in Assen und Schotten, Reg Armstrong in Ulster und Bern, und beim Großen Preis der Nationen in Monza reichte Haas der zweite Platz hinter Lorenzetti zum vorzeitigen Gewinn des WM-Titels. Er gewann an diesem Tag auch den 125er-Titel – NSU war am Gipfel angekommen.

Für 1954 konstruierte Ewald Praxl einen komplett neuen Motor für die Rennmax, bei der nur noch eine Königswelle, nun auf der linken Seite, die Einlass-Nockenwelle antrieb. Von dieser wurde die Auslass-Nockenwelle über Zahnräder angetrieben. Der Motor baute trotz Sechsgang-Getriebe schmaler und leistete nun 36 PS. NSU beschäftigte sich intensiv mit der Aerodynamik und machte Delphin-, Bug- und schließlich Blauwal-Verkleidungen, zum Ende der Saison in Monza wurden noch die Sitzbänke mit langen, aerodynamischen Fortsätzen versehen.

WERKSARCHIV AUDI AG

WERKSARCHIV AUDI AG

Der fliegende Straßenrennfahrer: Werner Haas' Fahrtechnik war spektakulär

WERKSARCHIV AUDI AG

Die zwei Ventile pro Brennraum werden von Haarnadel-Federn geschlossen

Die Saison wurde zum totalen Durchmarsch. Werner Haas gewann die ersten fünf Grands Prix und war bereits zu Saisonmitte in Assen Weltmeister. NSU gewann alle Grands Prix, an denen sie teilnahmen, sowohl bei den 125ern als auch bei den 250ern. In Monza aber verunglückte Rupert Hollaus, der vorzeitig 125er-Weltmeister geworden war, im Training tödlich. NSU trat nicht mehr zum Rennen an und zog sich danach werksseitig ganz zurück. H.P. Müller holte zwar auch 1955 den WM-Titel zu NSU, aber auf der käuflichen Sportmax mit Einzylinder-Motor. ■

TECHNISCHE DATEN

NSU Rennmax (1953)

Motor	Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakter, DOHC, zwei Ventile pro Brennraum
Bohrung x Hub	55,9 x 50,8 mm
Hubraum	249,3 ccm
Leistung	31 PS bei 10 500/min
Leergewicht	120 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der neue Wahnsinn

Ganze neun Tausendstelsekunden trennten Álvaro Bautista und Jonathan Rea an der Spitze der Zeitentabelle nach dem letzten europäischen Vorsaisontest in Portimão. Vier Piloten blieben unter dem Rundenrekord, und Michael Ruben Rinaldi hat zum Dreigestirn Bautista/Rea/Razgatlioglu aufgeschlossen.

Von: **Imre Paulovits**

Wintertests sind zwar nie ein wirklicher Indikator für die wirklichen Kräfteverhältnisse der folgenden Weltmeisterschaft. Doch wenn zwei Fahrer, die sich schon letztes Jahr bei den meisten Rennen unbarmherzige Schlachten lieferten, nur neun Tausendstelsekunden auseinander sind, und einer, der schon 2022 Richtung Spitze drängte, nur eine weitere Zehntel dahinter und der letztjährige Dritte im Bunde auf dem nächsten Platz ist, dann kann man davon ausgehen, dass die tollen Dreikämpfe, die wir letztes Jahr bei fast jedem Rennen gesehen haben, dieses Jahr weitergehen könnten, und der Dreikampf sich gar zu einem Vierkampf ausweiten könnte.

Diesmal hatten die Teams ideale Bedingungen und mussten nicht erst warten wie in Jerez, bis die frostigen Temperaturen am Morgen anstiegen und eine sinnvolle Testarbeit möglich war. Doch dass Álvaro Bautista und Alex Lowes je einen Sturz mit Totalschaden hatten, zeigt, wie sehr wieder am Limit agiert wird. Die Zeiten waren auch sehr schnell. Álvaro Bautista, Jonathan Rea, Michael Ruben Rinaldi und selbst der diesmal mit 0,4 Sekunden für seine Verhältnisse relativ weit abgeschlagene Toprak Razgatlioglu blieben unter dem Superbike-Rundenrekord, den Rea letztes Jahr in der Superpole mit 1.39,610 aufstellte. Dabei legten Bautista und Rea zur Mitte des zweiten Testtages ihre Bestzeiten hin, die nur einen Wimpernschlag auseinander waren. Dass er die schnellste Zeit erreicht hat, befand Bautista gar nicht als das Wichtigste, sondern dass er jedes Detail der neuen Panigale V4 R sorgfältig durchgetestet hat. „Wir haben sowohl in Jerez als auch hier in Portimão einen guten Job gemacht“, so Bautista. „Das Gefühl mit dem Motorrad gibt mir viel Vertrauen, was sehr wichtig ist. Wir haben versucht, auch auf die kleinsten Details zu achten. Ich freue mich schon auf Australien.“ Sein Teamkollege Michael Ruben Rinaldi war am ersten Tag des Portimão-Tests Schnellster und zeigte, dass seine Ankündigung bei der Teamvorstellung, immer um den Sieg mitkämpfen zu wollen, auf solider Arbeit basiert.

> „Die Strecke war in sehr gutem Zustand, und alle haben sich verbessert. Die Zeiten an der Spitze waren sehr schnell. Ich hatte sogar mit einer 1.38 gerechnet.“
>
> Jonathan Rea

Rinaldi auf dem Vormarsch

„Wir hatten erwartet, dass am zweiten Tag jeder noch einmal zulegen würde, wir konnten uns aber auch verbessern“, zeigte sich Rinaldi zufrieden. „Wir konnten uns auch durch das gesamte Programm arbeiten, was uns eine solide Basis für die Saison legen sollte.“ Ex-Weltmeister Jonathan Rea fühlte sich auf der Berg-und-Tal-Bahn wohl mit der Abstimmung seiner Kawasaki und wollte die Zeiten noch weiter drücken: „Letztes Jahr bin ich mit dem Qualifyer 1.39,6 gefahren, die konnten wir diesmal auch mit dem Rennreifen unterbieten. Die 1.39,0, die wir schließlich erreicht haben, ist sehr schnell, aber die Strecke war in einem wirklich guten Zustand, und jeder hat sich verbessert. Das Tempo an der Spitze ist wirklich schnell, aber wir

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WORLDSBK

Álvaro Bautista: Schnellster, aber auch ein Sturz am zweiten Testtag

WORLDSBK

Jonathan Rea: Gut gearbeitet, letztjährige Qualizeit mit Rennreifen unterboten

WORLDSBK

Michael Ruben Rinaldi: Hartes Arbeiten für den Anschluss an die Spitze

haben in der Box sehr gute Arbeit geleistet. Ich hätte gedacht, dass wir sogar eine 1.38 hinbekommen."

Toprak Razgatlioglu fand es schwerer als zuletzt in Jerez, das richtige Paket für die Yamaha R1 zu finden. „Der zweite Tag war etwas besser", so der Yamaha-Werkspilot. „Wir haben viel daran gearbeitet, ein gutes Setup für die neue Schwinge zu finden. Aber ich konnte diesmal den SCQ-Reifen nicht wirklich nutzen. Mit dem SCX waren unsere Zeiten gut. Als ich es am Nachmittag noch einmal mit dem SCQ versucht habe, war es bereits zu kalt." Die beiden Honda-Werkspiloten Iker Lecuona und Xavi Vierge sind der Spitze ein ganzes Stück nähergekommen, aber dass beide einen heftigen Abflug hatten, zeigt, dass der Grenzbereich der Fireblade noch immer schwierig ist.

Gardner zeigt Potenzial

Die große Überraschung dieses Tests war Remy Gardner, der in Jerez noch hinter seinem Teamkollegen Dominique Aegerter zurückgeblieben war und nun bester Nicht-Werksfahrer wurde. „Ich muss noch mehr Vertrauen zum Vorderreifen finden, bis ich wirklich entschlossen einbiege", gab der Moto2-Weltmeister von 2021 zu. „Mit den härteren Reifen sind meine Rundenzeiten bereits recht gut, ich muss mich noch weiter ans Motorrad und an die Reifen gewöhnen, damit ich auch aus den weichen das meiste heraushole." Dominique Aegerter konnte diesmal nicht an seine Zeiten von Jerez anknüpfen: „Hier in Portimão ist es nicht einfach, die Linien zu finden und das Vorderrad unten zu halten. Auch das Einbiegen in schnelle Kurven mit dem Superbike und das Anbremsen aus über 300 km/h muss ich noch lernen."

Das GoEleven-Team brachte für Philipp Öttl eine Sitzbank mit geänderter Kniekante nach Portimão, und damit bekam er gleich ein besseres Gefühl für die Ergonomie. Obwohl sie sich am zweiten Tag ganz auf Rennreifen konzentrierten, war der Deutsche bester Ducati-Privatfahrer: „Das Wichtigste war, dass wir mit den neuen Teilen von Ducati die Sitzergonomie auf meine Körpergröße anpassen konnten. Mit meinem Rennspeed war ich zufrieden. Dennoch gibt es beim nächsten Test in Australien noch viel zu tun, da ich mich noch nicht hundertprozentig vorbereitet fühle." ■

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Portimão (P), 31.01. bis 01.02.2023, Bestzeiten

1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.39,035	149 Runden
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.39,044	138
3.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.39,144	164
4.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.39,441	121
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.39,705	173
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.39,803	140
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.40,053	157
8.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	1.40,202	176
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,264	154
10.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,586	98
11.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	1.40,652	121
12.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	1.40,693	136
13.	Michael v. d. Mark (NL)	BMW M 1000 RR	1.40,711	133
14.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	1.40,749	101
15.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	1.40,789	150
16.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	1.40,844	171
17.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	1.41,218	137
18.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	1.41,293	86
19.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	1.41,321	134
20.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	1.41,394	118
21.	Florian Marino (F)	Kawasaki ZX-10RR	1.42,624	62
22.	Eric Granado (BR)	Honda CBR 1000 RR-R	1.43,250	77
23.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	1.43,625	65

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neuauflagen und Verfeiner

BMW und Ducati haben für die diesjährige Superbike-WM neue Motorräder homologiert, die anderen Hersteller arbeiteten an Verbesserungen an ihren bisherigen Modellen. Aber für alle ist die Testzeit bis zum WM-Auftakt knapp.

Von: **Imre Paulovits**

Die Superbike-WM ist in den letzten Jahren für die Hersteller wieder zu einem wichtigen Schauplatz ihrer technischen Kompetenz geworden, und nachdem letztes Jahr drei Fahrer absolut auf Augenhöhe miteinander um den Titel kämpfen konnten, haben die Werke in diesem Winter noch einmal weiter aufgerüstet. BMW hat für dieses Jahr genauso ein neues Modell ihrer M 1000 RR aufgelegt wie Ducati für die Panigale V4 R. Doch das Basismodell ist das eine – ein schlagkräftiges WM-Superbike wird daraus erst mit den richtigen Rennteilen. Wenn der Rahmen auch aus der Serie stammen muss und nur durch Aufschweißen verstärkt und nicht geschwächt werden darf und viele Motorenkomponenten ganz serienmäßig bleiben müssen, so lässt das Reglement doch so viele Spezialteile zu, dass ein richtig potentes Rennmotorrad daraus wird. Und bei dem Leistungsstand, den heutige Serienmotorräder haben, wird es immer mehr das richtige Paket, das am besten mit den Pirelli-Einheitsreifen harmoniert, das über Sieg und Niederlage bestimmt.

Super Concessions

Weil es dabei immer mehr auf kleine Nuancen ankommt und die Serienmotorräder teilweise mit Reifen von ganz anderem Aufbau entwickelt worden sind, hat Technikchef Scott Smart für dieses Jahr die Superkonzession eingeführt. Bislang versuchte man, konzeptionelle Unterschiede zwischen den einzelnen Serienmodellen über Tuning-Möglichkeiten am Zylinderkopf und durch die Renn-Elektronik auszugleichen. Aber da die Honda Fireblade, die in Japan ganz an der Spitze der heimischen Meisterschaft fährt, aber trotz größter Anstrengungen auf den Pirelli-Reifen nicht den Anschluss an die WM-Spitze erreichen konnte, und BMW über mehrere Jahre nicht den letzten Schritt geschafft hat, kam Smart zu dem Schluss, dass dies nicht mehr reicht. So gab er den Herstellern, die einen Rückstand zur Spitze haben, zusätzliche Freiheiten im Bereich von Lenkkopf und Schwingenlagerung. Diese Super Concessions werden aber alle drei Rennen überprüft. Wenn ein Hersteller seinen Rückstand aufgeholt hat, entfallen sie wieder.

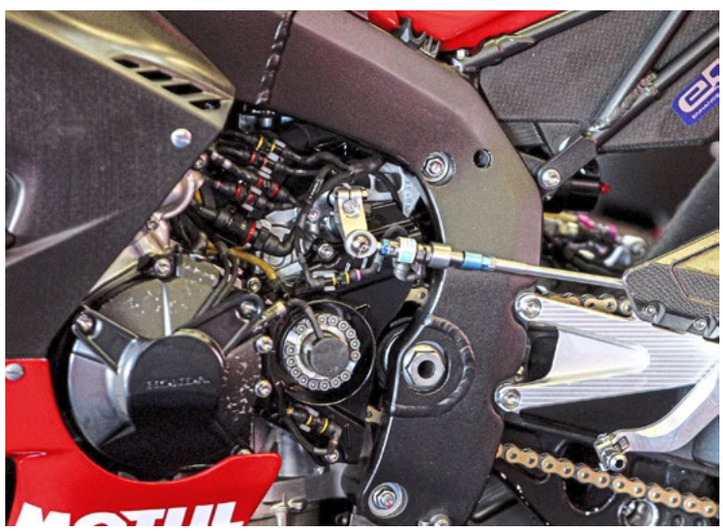
Was technisch machbar ist, zeigen die MotoGP-Prototypen, aber deren Leistungsstand lässt sich mit Serienteilen nicht erreichen. Auch sind die dortigen Fahrwerksabsenkungen und aerodynamische Hilfen nur dann erlaubt, wenn sie auch serienmäßig am Motorrad angebracht sind. Erstere wird man nicht auf die Straße homologieren können, Zweitere nur bedingt. Umso mehr kommt es auf das richtige Paket aus der Leistungscharakteristik des Motors, Fahrwerksteilen und Elektronik an. Und genau daran haben alle Hersteller im Winter gearbeitet.

Álvaro Bautista hatte zuvor betont, dass die Neuauflage der Panigale V4 R in der Rennausführung nicht auf mehr Leistung, sondern auf eine gleichmäßigere Leistungsentfaltung hin entwickelt wird. Zudem sollte das Einlenkverhalten verbessert werden. Bei der neuen BMW M 1000 RR wurde, was die Topspeed-Messungen bestätigten, die Motorleistung auf das Niveau der Besten angehoben. Es wurde auch ein größerer Flügel homologiert, der bei Testfahrten schon vor zwei Jahren erstmals gesichtet wurde. Bei Yamaha und Kawasaki wurde bei den bestehenden Modellen daran gearbeitet, dass durch die Verbesserung der Bremsstabilität und der Traktion noch mehr aus dem Paket geholt wird.

Dass die Maßnahmen der Hersteller gefruchtet haben, zeigten zuletzt die Zeiten in Jerez und Portimão. Wenn es an der Südspitze Spaniens auch sehr kalt und windig war, im portugiesischen Portimão hatten sich die Spitzenreiter gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Sekunden verbessert. Auf diesem Niveau eine kleine Ewigkeit. ■

WORLDSBK

BMW Die neue M 1000 RR hat eine neu gestaltete Verkleidung mit größeren Kästen für die Flügelprofile an den vorderen Seitenteilen, einer glatter gestalteten Öffnung für die Ansaugluft und runderen Formen am Verkleidungskopf. Die Verarbeitungsqualität der Rennteile ist auf extrem hohem Niveau. Die zwei dicken Schweißnähte an der Schwingenaufnahme und die großen Einsätze fallen direkt ins Auge, sie folgen der Super-Concessions-Regel. Bei den Tests arbeitete BMW auch mit einer Schwinge mit Carbonverstärkung …

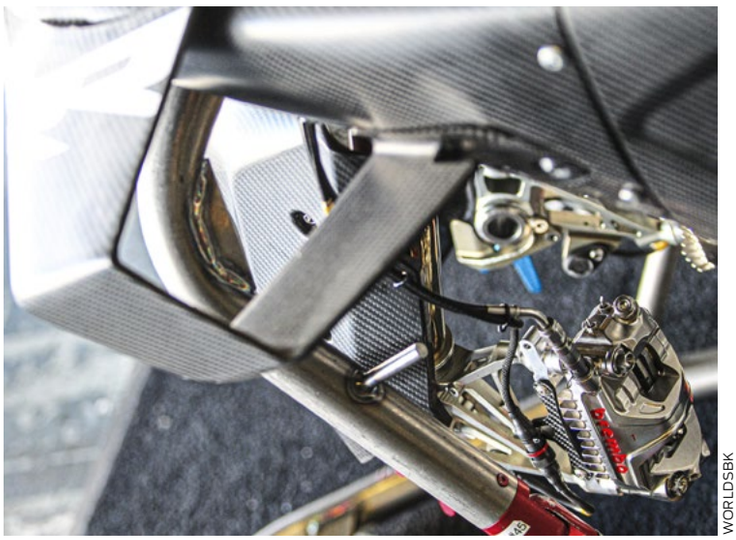


WORLDSBK

Honda Gut zu erkennen waren auch an den Hondas die Schweißnähte an der Schwingenlagerung. Honda hat zudem am Lenkkopf Möglichkeiten geschaffen, die Super Concessions zu nutzen. Am Motor ist der Drehmomentsensor am Getriebeausgang zu sehen, es wurde viel an dem Drehmomentverlauf für mehr Beschleunigung gearbeitet. Nissin brachte eine neue, fein verstrebte Bremszange. Wie wichtig Honda die Entwicklung ist, zeigte die Anwesenheit von HRC-Chefingenieur Masamune Ohigashi.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ungen für den Titelkampf



WORLDSBK

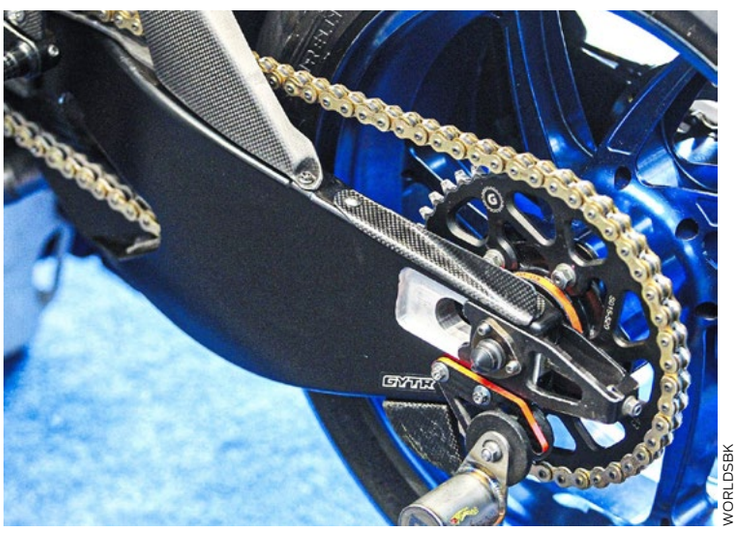
...und der Bremsenhersteller wurde gewechselt. Auf Drängen vor allem von Scott Redding wurden nun Brembo statt Nissin verbaut, und der Brite sprach von mehr Konstanz, was auch Loris Baz unterstützte. Michael van der Mark führte in Jerez Back-to-back-Tests mit Nissin durch und meinte, dass es nur marginale Unterschiede gebe. Von den neuen Flügeln war der Holländer umso mehr begeistert. BMW hat auch das Getriebe modifiziert, es wurde der Mehrleistung angepasst und ermöglicht nun schnelleres Schalten sowohl rauf als auch runter.

WORLDSBK

Ducati Auf diesem Bild, wo ein Teil der Verkleidung fehlt und ein Blick das Arrangement der Werks-Ducati eröffnet, ist zu erkennen, wie mit neuen Teilen für besseres Tuning an der Gewichtsverteilung gearbeitet wurde. Neu ist auch die Akrapovic-Auspuffanlage, die nun die Form der vom slowenischen Hersteller als Zubehör für die Panigale erhältlichen Anlage hat. Zusammen mit ihm wurde beim Motor auf eine linearere Leistungsentfaltung hingearbeitet. Álvaro Bautista war mit dem Ergebnis zufrieden.

WORLDSBK

Kawasaki Die Ex-Weltmeister tüftelten weiter an der Stabilität und der Beschleunigung aus Kurven heraus durch Feinarbeiten an der Elektronik. Jonathan Rea und Alex Lowes probierten auch neue Federelemente von Showa. Rea verglich viele alte und neue Teile miteinander sowie mehrere Abstimmungen mit unterschiedlichen Radständen, die sich stark auf die ZX-10RR auswirken. Mit Christophe Lamber und Zander Donkers wurde das Werksteam mit zwei neuen Elektronikern verstärkt.



WORLDSBK

Yamaha Weil letztes Jahr deutlich zu sehen war, wie Álvaro Bautista beim Beschleunigen auf die Geraden leichtes Spiel mit Toprak Razgatlioglu hatte, arbeitete Yamaha hauptsächlich daran, die Beschleunigung zu verbessern. Es gab neue Schwingen, von denen Toprak in Jerez eine nachhaltig zerstörte. Es wurde auch viel an der Elektronik gefeilt. Yamaha hat dieses Jahr mit Razgatlioglu, Locatelli, Aegerter, Gardner, Baldassarri und Ray sechs werksunterstützte Fahrer.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Bulega weiter vorne

Auch beim Test in Portimão war Nicolò Bulega mit der Werks-Ducati bei den Supersportlern Schnellster. Drei Ducati-Piloten lagen vorn.

Von: **Imre Paulovits**

Wie seine Superbike-WM-Kollegen blieb auch Bulega mit 1.42,636 unter dem bestehenden Rundenrekord und hängte seinen Markenkollegen Federico Caricasulo um fast eine halbe Sekunde ab. Yari Montella schaffte bei seinem ersten Test auf der Barni-Ducati weitere 15 Hundertstel dahinter die drittschnellste Zeit. Mit Raffaele De Rosa als Fünftem, Oli Bayliss als Neuntem, Federico Fuligni als Zehntem und Maximilian Kofler als Elftem hielten sich auch die anderen Ducati-Fahrer gut. Bei Ten Kate Yamaha wird man es nach dem Weggang von Dominique Aegerter nicht leicht haben mit der Titelverteidigung. Stefano Manzi war mit 1.43,771 Sechstschnellster, Jorge Navarro nach der Rückkehr von seiner Verletzungspause mit 1.44,809 als Achter mehr als eine weitere Sekunde langsamer.

Beim sehnsüchtig erwarteten Debüt der neuen Honda CBR 600 RR fuhren Ex-BSB-Superbike-Meister Tarran Mackenzie und Adam Norrodin noch ohne Transponder. Das von Moriwaki und MS Racing gemeinsam gestemmte Projekt steckt noch in den Kinderschuhen. Mackenzie und Norrodin zeigten sich aber angetan vom ersten Eindruck von Hondas Supersport-Bike und hoffen, dass das Potenzial der Maschine, die letztes Jahr bei der Asien-Meisterschaft die ersten vier Plätze belegt hat, auch in der WM für ganz vorne reichen wird. ■

WORLDSBK

Nicolò Bulega: Wird Ducati auch die Supersport-WM dominieren?

IDM Superbike

Hartog: Weiter SWPN

Der IDM-Superbike-Dritte Rob Hartog fährt auch dieses Jahr beim holländischen SWPN-Yamaha-Team und startet einen Angriff auf den Titel.

Von: **Anke Wieczorek**

Es sei großartig, auch 2023 mit Rob Hartog weiterarbeiten zu können. Der 30-jährige Yamaha-Fahrer habe in der IDM Superbike einen tollen Job gemacht – sagt Teammanager Frank Brouwer über den schnellsten Niederländer der IDM. Brouwer bestätigt das weitere Engagement von Hartog im Team SWPN. „Auf der bekannten Basis, zusammen mit der Unterstützung von Yamaha Motor Europe, Niederlassung Europa, bin ich zuversichtlich, dass wir auch in der nächsten Saison in der IDM positiv überraschen können", ist Brouwer überzeugt. 2022 wurde Hartog Gesamt-Dritter und bester Nicht-BMW-Fahrer. Außerdem kam er in allen Rennen ins Ziel und sammelte jedes Mal Punkte. Das gelang sonst nur Meister Markus Reiterberger und Landsmann Pepijn Bijsterbosch. „Es war ein fantastisches Jahr, aber auch ein Lehrjahr. Ich bin sehr gespannt, was 2023 noch alles möglich ist. Es fehlt noch ein Podiumsplatz, und es ist auch das Ziel, möglichst weit oben in der Meisterschaft zu landen", so Brouwer. ■

EISELE

Rob Hartog: Durch Konstanz auf drittem IDM-Rang, nun Podest angestrebt

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

In der Langstrecken-WM sind die Startzeiten für die Rennen bekannt gegeben worden. Die beiden 24-Stunden-Distanzen in Frankreich in Le Mans (April) und Le Castellet (September) werden jeweils um 15 Uhr gestartet. In Spa-Francorchamps geht es im Juni um 14 Uhr in die Tagesdistanz. Die 8 Stunden von Suzuka in Japan starten am 6. August um 4:30 Uhr Mitteleuropäischer Sommerzeit.

ENDURANCE-WM

Ende der Saison 2022 ist Gilles Stafler in den wohlverdienten Endurance-Ruhestand getreten. Sein SRC-Team wurde an den Japaner Ryuji Tsuruta übergeben. Kawasaki Japan wird sich stärker im Team engagieren, welches unter dem Banner Team Kawasaki Webike Trickstar antreten wird. Als Fahrer sind Randy de Puniet und Kazuki Watanabe sowie Christophe Ponsson genannt. Zu Ehren Staflers wird erneut mit der Startnummer 11 gefahren.

ROADRACING

Der 21-fache Isle-of-Man-TT-Sieger Michael Dunlop nahm an den Rennen zur „Südafrika Classic TT" teil. Dabei konnte er für das Team Classic Suzuki von Steve Wheatman in Welkom mit einer GSX-R750 SRAD das erste F1-Rennen und das Superbike-Rennen gewinnen.

IDM SSP300

Das Molenaar Racing Team plant in der Nachwuchsklasse gleich mit drei jungen Wilden: Thom Molenaar, Sven Doornenbal und Neuzugang Senna van den Hoven werden auf Kawasaki Ninja 400 in den Farben von Arie Molenaar Motors/Nutec fahren. Hinter dem Trio liegen schon die ersten Tests auf den Rennstrecken von Jerez, Almería und Cartagena. Bei den Abstimmungsarbeiten dabei war der ehemalige World Supersport-300-Weltmeister Jeffrey Buis als unterstützender Mentor.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auch in Ungarn unantastbar: Bolt gewann alle Läufe

HORN

Weiteres Triple

Seit Januar 2020 hat Billy Bolt jeden SuperEnduro-Grand-Prix gewonnen. Zudem hat er von Budapest 2022 bis zum vorangegangenen Lauf in Riesa 15 Heat-Siege en suite erzielt. In Sachsen musste er einmal Jonny Walker den Vortritt lassen, doch in der ungarischen Metropole feierte er wieder einen Erfolg auf ganzer Linie.

Von: **Thorsten Horn**

Die Rennen der SuperEnduro-WM sind spannender als in den vorherigen Saisons, doch am Ende heißt der Sieger weiter Billy Bolt. Das war auch letzten Samstag beim dritten Saisonrennen in Budapest der Fall, wobei dem Briten einmal der ungewisse Schluss-Akkord erspart blieb.

Nach einer neuerlichen Fabelfahrt in der SuperPole setzte Bolt im ersten Heat erneut seinem Landsmann Jonny Walker am kräftigsten zu und schnupperte zwischenzeitlich auch wieder Führungsluft. Nachdem der aus dem SuperEnduro-Nichts aufgetauchte Schwede Eddie Karlsson nach rund zwei Dritteln der Distanz gestürzt war und auf der Strecke behandelt werden musste, wurde das Rennen per roter Flagge vorzeitig beendet. Da hatte der Beta-Pilot noch an Bolts Husqvarna-Heck geklebt.

In Heat 2 kam Billy Bolt aus der zweiten der beiden Siebener-Startreihen am schnellsten von den Top-Piloten nach vorn, wo ihm der US-Amerikaner Cody Webb den Heat-Sieg streitig zu machen schien. Auf dem extrem schweren und unrhythmischen, von Kornel Nemeth geformten Parcours blieb kein Fahrer fehlerlos, und Bolt kam letztlich mit den am wenigsten zeitraubenden Aufenthalten durch. Jonny Walker, der nach dem Start nur Letzter war und am Ende dennoch den Holeshot-Award gewann, wurde noch Dritter.

Im finalen Heat hatte Billy Bolt nur anfangs vorn an der Spitze Besuch von Jonny Walker und Cody Webb, dann distanzierte er sie deutlich. „Mit drei Siegen und dem Gewinn der SuperPole war es ein toller Abend. In den ersten beiden Rennen habe ich mir das Leben selbst schwergemacht. Ich machte einfach zu viele Fehler oder schätzte die Überrundeten falsch ein. Der dritte Lauf war dann ein toller Abschluss des Abends“, befand der Brite nach seinem GP-Sieg Nummer 10 in Folge.

Dennoch bleibt festzuhalten, dass er in dieser Saison mehr kämpfen muss, um vor allem Jonny Walker im Zaum zu halten. „Das stimmt. Ich war 2022 lange verletzt, doch inzwischen bin ich wieder bei 100 Prozent. Die anderen sind einfach auch besser geworden“, erkannte Billy Bolt neidlos an.

In der Juniorenklasse ging der Tagessieg erneut an Ashton Brightmore. Der Norddeutsche Milan Schmüser stand wieder auf dem Tagespodest, wie in Riesa als Dritter neben dem WM-Spitzenreiter. ■

HORN

Nur Sichtkontakt: Jonny Walker

SUPERENDURO-WM

Budapest (H), 4. Februar

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-1-1
2.	Jonathan Walker (GB), Beta	2-3-2
3.	Cody Webb (USA), Sherco	6-2-3
4.	Cooper Abbott (USA), Sherco	3-5-6
5.	Dominik Olszowy (PL), GasGas	7-4-4
6.	Diogo Vieira (P), GasGas	8-6-5
7.	Tadeusz Blazusiak (PL), GasGas	5-7-0
8.	Mirko Fabera (D), GasGas	9-9-9
9.	Jordan Scott (GB), TM	10-10-8
10.	Norbert Zsigovits (H), KTM	0-8-7
11.	Eddie Karlsson (S), KTM	4-0-0
12.	Sergiu Grecu (RO), KTM	11-0-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 6 Läufen

1.	Billy Bolt	184 Punkte
2.	Jonathan Walker	158
3.	Cody Webb	124
4.	Tadeusz Blazusiak	105
5.	Cooper Abbott	90
6.	Dominik Olszowy	81
7.	Alfredo Gomez (E), Rieju	66
8.	Diogo Vieira	64
9.	Eddie Karlsson	52
10.	Will Hoare (GB), GasGas	52
11.	Norbert Zsigovits	41
14.	Tim Apolle (D), Beta	28

NACHRICHTEN

AL-BALOOSHI GEWINNT SAUDI-BAJA-AUFTAKT

Mohammed Al-Balooshi, vor dreieinhalb Wochen noch Dakar-Teilnehmer, gewann den ersten Saisonlauf des FIM Bajas World Cup rund um den Dakar-Etappenort Ha'il. Nach 431 Kilometern an zwei Tagen hatte der KTM-Pilot aus den Emiraten 22 Minuten Vorsprung auf den Australier Martin Chalmers (Beta). Dritter wurde der Brite Alex McInnes auf Husqvarna.

INZELL-WILDCARD FÜR HANS WEBER

Ohne abzuwarten, welche vier Wildcards die FIM für das Eisspeedway-WM-Finale in Inzell (18./19.03.) vergibt, wurde der derzeit verletzte Hans Weber als Veranstalter-Wildcardfahrer nominiert. Damit stehen die qualifizierten Luca Bauer und Markus Jell sowie Weber als deutsche Finalpiloten fest. Da eine FIM-Wildcard für Vizeweltmeister Weber als sicher gegolten hatte, hätte der DMSB noch einen vierten Deutschen für den Veranstalterplatz nominieren können.

NATÜRLICH WIEDER BOU

Nichts Neues in der Trial-Welt: Den ersten Lauf der X-Trial-WM am Sonntag in Barcelona gewann (natürlich) Titelverteidiger Toni Bou, diesmal allerdings vor seinem neuen Repsol-Honda-Teamkollegen Gabriel Marcelli. Mit Jaime Busto, Adam Raga und Jeroni Fajardo gingen auch die nächsten drei Plätze an Spanier.

DEUTSCHE BAHNSPORT-MEISTERSCHAFTEN

Die deutsche Föderation hat die nationalen Bahnsport-Prädikate 2023 festgelegt:
03.03. Eisspeedway-DM Berlin
02.04. Paar-Cup Herxheim
21.05. Langbahn-Pokal Solo Osnabrück
01.07. Speedway-U21-DM Ludwigslust
06.08. Pokal Swg. Melsungen
16.09. Speedway-DM Güstrow
03.10. Langbahn-DM Solo+Swg. Herxheim

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

US-Supercross-Meisterschaft

Ken Roczen abgeräumt

Titelverteidiger Eli Tomac (Yamaha) zeigte sich beim Houston-Supercross im NRG-Stadium unbeeindruckt vom Sturz in der Vorwoche und sicherte Sieg Nummer 3 in der noch jungen Saison. Honda-Pilot Chase Sexton und Jason Anderson auf der Werks-Kawasaki folgten Tomac auf das Podium, während der Thüringer Ken Roczen (Suzuki) mit seinen Starts und der Strecke haderte.

Von: **Frank Quatember**

Die vierte Runde der US-Supercross-Meisterschaft in Houston wurde mit Spannung erwartet, vor allem nach dem heftigen Abflug von Yamaha-Star Eli Tomac vor einer Woche in Anaheim. Der Multichampion zeigte sich aber glänzend erholt, gewann sowohl im Vorlauf als auch im 450er-Finale die Starts. In Runde 4 verlor der Franzose Dylan Ferrandis die Kontrolle über seine Yamaha, sprang dem vor ihm platzierten Roczen ins Hinterrad und sorgte für einen Rennabbruch. Beim folgenden Neustart setzten sich schnell Sexton und Anderson hinter Eli Tomac, und bei dieser Reihenfolge blieb es bis zum Rennende.

„Das war heute ein großer Tag für uns", konnte Tomac durchatmen. „Nach dem Crash konnte ich nicht glauben, wieder fit zu sein. Ich wollte nur gut durchkommen heute. Die Starts waren sicher der Schlüssel. Den ganzen Tag war Chase der Schnellste, aber im Finale fand ich einfach ein paar gute Spuren mehr als er."

Während Pechvogel Ferrandis bis auf eine Gehirnerschütterung Entwarnung gab, musste sich Ken Roczen mit Rang 8 begnügen. Außerhalb der Top 10 gestartet, gelang dem Deutschen lediglich Schadensbegrenzung. In der Gesamttabelle verlor er nach Houston einen Platz und ist nun Fünfter. ■

FELD MOTORSPORTS

Eli Tomac (#1) siegte, Ken Roczen (#94) wurde abgeschossen

SUPERCROSS

Houston (USA), 4. Februar

1.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
2.	Chase Sexton (USA)	Honda
3.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
4.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
5.	Cooper Webb (USA)	KTM
6.	Justin Barcia (USA)	GasGas
7.	Justin Cooper (USA)	Yamaha
8.	Ken Roczen (D)	Suzuki
9.	Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
10.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	95 Pkte
2.	Chase Sexton	88
3.	Cooper Webb	83
4.	Jason Anderson	76
5.	Ken Roczen	73
6.	Justin Barcia	65
7.	Aaron Plessinger	64
8.	Dylan Ferrandis (F), Yamaha	56
9.	Adam Cianciarulo	56
10.	Joey Savatgy	53

Sand Races World Cup Le Touquet

Weltcup-Punkte am Strand

Es ist die Urmutter aller Strandrennen und die Idee hinter allen Mehrstunden-Enduro-Wettbewerben: Das Strandrennen in Le Touquet an der nordfranzösischen Atlantikküste wurde mit einem Weltcup-Status geadelt.

Von: **Robert Pairan**

Der Brite Todd Kellett gewann am Ende der drei Stunden erstmals die legendäre Sandschlacht. Die Führung erbte er von seinem Yamaha-Teamkollegen, dem dreifachen Sieger und Lokalmatador Milko Potisek. Der fiel, in Führung liegend, nach einer Stunde mit mechanischen Problemen aus. Danach übernahm Kellett und fuhr mit über zwei Minuten Vorsprung den erst zweiten Sieg eines Briten ein.

Erstmals hat die FIM eine offizielle WM für Strandrennen ausgelobt: Nach dem Auftakt in Le Touquet geht es schon am 24.02. nach Argentinien, wo im Rahmen des Enduro del Verano in Villa Gesell der nächste Lauf ausgetragen wird. Das Finale des World Cup soll im Dezember auf dem Monte Gordo Beach in Portugal stattfinden.

Nicht alle der weit über 1000 Teilnehmer in Frankreich wurden für den „Sand Races World Cup" gewertet. So war Richard Fura nach dem Start vom 80. Platz in der ersten Kurve bis auf Position 4 vorgefahren. Doch der beste Franzose ist nicht für den Weltcup eingeschrieben und erhält deshalb keine Punkte.

Trotzdem bleiben noch sechs Fahrer aus dem World Cup, die auch bereits für Argentinien in zweieinhalb Wochen genannt haben. ■

HERREGODS

Start zur 2023er-Edition des Enduropale du Touquet – erstmals als Weltcup

SAND RACES WORLD CUP

Enduropale du Touquet (F), 5. Februar

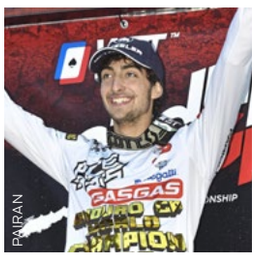
1.	Todd Kellett (GB)	Yamaha
2.	Cyril Genot (F)	Honda
3.	Yentel Martens (B)	Honda
4.	Lars van Berkel (NL)	Honda
5.	Daymond Martens (B)	Honda
6.	Valentin Madouland (F)	Yamaha
7.	Alexis Collignon (F)	KTM
8.	Jeremy Knuiman (NL)	KTM
9.	Enzo Levrault (F)	GasGas
10.	Jeremy Hauquier (F)	GasGas

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alle Enduro-Weltmeister

	80 ccm/250 ccm VT*/Jugend**/125 ccm ZT***	125 ccm/Frauen*	250 ccm/Enduro 1*	500 ccm/Junior*
1992	Gian-Marco Rossi (I) HRD	Jeff Nilsson (S) KTM	Giorgio Grasso (I) Kawasaki	Tulio Pellegrinelli (I) Honda
1993	Gian-Marco Rossi (I) HRD	Paul Edmondson (GB) Husqvarna	Giorgio Grasso (I) Kawasaki	Giovanni Sala (I) KTM
1994		Paul Edmondson (GB) GasGas	Giovanni Sala (I) KTM	
1995		Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Giovanni Sala (I) KTM	
1996		Fausto Scovolo (I) Honda	Paul Edmondson (GB) GasGas	
1997		Shayne Watts (AUS) KTM	Stéphane Peterhansel (F) Yamaha	
1998	Gian-Marco Rossi (I) Honda*	Roman Michalik (CZ) TM	Giovanni Sala (I) KTM	
1999	Vesa Kytönen (FIN) Kawasaki*	Juha Salminen (FIN) KTM	Petteri Silván (FIN) GasGas	
2000	Matteo Rubin (I) KTM	Juha Salminen (FIN) KTM	Stefan Merriman (AUS) Husqvarna	
2001	Stéphane Peterhansel (F) Yamaha*	Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Juha Salminen (FIN) KTM	
2002	Peter Bergvall (S) Yamaha*	Petteri Silván (FIN) Husqvarna	Samuli Aro (FIN) Husqvarna	
2003	Peter Bergvall (S) Yamaha*	Petri Pohjamo (FIN) GasGas	Stefan Merriman (AUS) Honda	
2004			Stefan Merriman (AUS) Yamaha*	
2005			Iván Cervantes (E) KTM*	Cristóbal Guerrero (E) GasGas*
2006			Iván Cervantes (E) KTM*	Joakim Ljunggren (S) Husaberg*
2007			Juha Salminen (FIN) KTM*	Joakim Ljunggren (S) Husaberg*
2008			Mika Ahola (FIN) Honda*	Thomas Oldrati (I) KTM*
2009	Romain Dumontier (F) Husqvarna**		Mika Ahola (FIN) Honda*	Oriol Mena (E) Husaberg*
2010	Mario Román (E) KTM**	Ludivine Puy (F) GasGas*	Antoine Méo (F) Husqvarna*	Lorenzo Santolino (E) KTM*
2011	Jonathan Manzi (I) KTM**	Ludivine Puy (F) GasGas*	Juha Salminen (FIN) Husqvarna*	Jérémy Joly (F) Honda*
2012	Giacomo Redondi (I) KTM**	Laia Sanz (E) GasGas*	Antoine Méo (F) KTM*	Mathias Bellino (F) Husaberg*
2013	Jamie McCanney (GB) Husaberg**	Laia Sanz (E) Honda*	Antoine Méo (F) KTM*	Mathew Phillips (AUS) Husqvarna*
2014	Davide Soreca (I) Yamaha*	Laia Sanz (E) Honda*	Christophe Nambotin (F) KTM*	Daniel McCanney (GB) Beta*
2015	Mikael Persson (S) Yamaha**	Laia Sanz (E) KTM*	Eero Remes (FIN) TM*	Jamie McCanney (GB) Husqvarna*
2016	Jack Edmondson (GB) KTM**	Laia Sanz (E) KTM*	Eero Remes (FIN) TM*	Giacomo Redondi (I) Honda*
2017	Andrea Verona (I) TM**	Maria Franke (D) KTM*		Bradley Freeman (GB) Beta*
2018	Ruy Barbosa (RCH) Husqvarna**	Sanna Karkkainen (FIN) KTM*	Bradley Freeman (GB) Beta*	Matteo Cavallo (I) Beta*
2019	Hamish McDonald (NZ) Sherco**	Jane Daniels (GB) Husqvarna*	Bradley Freeman (GB) Beta*	Andrea Verona (I) TM*
2020	Sergio Navarro (E) Husqvarna**	Jane Daniels (GB) Husqvarna*	Andrea Verona (I) TM*	Hamish McDonald (NZ) Sherco*
2021	Albin Norrbin (S) Fantic**	Laia Sanz (E) GasGas*	Andrea Verona (I) GasGas*	Matteo Pavoni (I) TM*
2022	Harry Edmondson (GB) Fantic***	Jane Daniels (GB) Fantic*	Andrea Verona (I) GasGas*	Zachary Pichon (F) Sherco*

Sechs Mal Weltmeister auf Beta: Brad Freeman



E1- und EnduroGP-Weltmeister: Andrea Verona

Erster Titel für Wil Ruprecht auf TM

	350 ccm VT/400 ccm VT*/Enduro 2**	+350 ccm VT/500 ccm VT*/Enduro 3**	Gesamt/Enduro GP*
1992	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1993	Sven-Erik Jönsson (S) Husqvarna	Fabio Farioli (I) KTM	
1994	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1995	Anders Eriksson (S) Husaberg	Kari Tiainen (FIN) Husqvarna	
1996	Anders Eriksson (S) Husaberg	Peter Jansson (S) Husaberg	
1997	Mario Rinaldi (I) KTM	Kari Tiainen (FIN) KTM	
1998	Björne Carlsson (S) Husaberg*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Giovanni Sala (I) KTM
1999	Giovanni Sala (I) KTM*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Petteri Silván (FIN) GasGas
2000	Mario Rinaldi (I) KTM*	Kari Tiainen (FIN) KTM*	Juha Salminen (FIN) KTM
2001	Stefan Merriman (AUS) Husqvarna*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM
2002	Juha Salminen (FIN) KTM*	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM
2003	Anders Eriksson (S) Husqvarna*	Juha Salminen (FIN) KTM*	Juha Salminen (FIN) KTM
2004	Juha Salminen (FIN) KTM**	Samuli Aro (FIN) KTM**	Juha Salminen (FIN) KTM
2005	Samuli Aro (FIN) KTM**	David Knight (GB) KTM**	
2006	Samuli Aro (FIN) KTM**	David Knight (GB) KTM**	
2007	Mika Ahola (FIN) Honda**	Iván Cervantes (E) KTM**	
2008	Johnny Aubert (F) Yamaha**	Samuli Aro (FIN) KTM**	
2009	Johnny Aubert (F) KTM**	Iván Cervantes (E) KTM**	
2010	Mika Ahola (FIN) Honda**	David Knight (GB) KTM**	
2011	Antoine Méo (F) Husqvarna**	Mika Ahola (FIN) Honda**	
2012	Pierre-Alexandre Renet (F) Husaberg**	Christophe Nambotin (F) KTM**	
2013	Alex Salvini (I) Honda**	Christophe Nambotin (F) KTM**	
2014	Pierre-Alexandre Renet (F) Husqvarna**	Matthew Phillips (AUS) KTM**	
2015	Antoine Méo (F) KTM**	Mathias Bellino (F) Husqvarna**	
2016	Matthew Phillips (AUS) Sherco**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Matthew Phillips (AUS) Sherco*
2017	Josep García (E) KTM**		Steve Holcombe (GB) Beta*
2018	Eero Remes (FIN) TM**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Steve Holcombe (GB) Beta*
2019	Loïc Larrieu (F) TM**	Steve Holcombe (GB) Beta**	Brad Freeman (GB) Beta*
2020	Steve Holcombe (GB) Beta**	Bradley Freeman (GB) Beta**	Steve Holcombe (GB) Beta*
2021	Josep García (E) KTM**	Bradley Freeman (GB) Beta**	Bradley Freeman (GB) Beta*
2022	Wil Ruprecht (AUS) TM**	Bradley Freeman (GB) Beta**	Andrea Verona (I) GasGas*

Seit 2020 SuperEnduro-Champion: Billy Bolt

	SuperEnduro
2010	Taddy Blazusiak (PL) KTM
2011	Taddy Blazusiak (PL) KTM
2012	Taddy Blazusiak (PL) KTM
2013	Taddy Blazusiak (PL) KTM
2014	Taddy Blazusiak (PL) KTM
2015	Taddy Blazusiak (PL) KTM
2016	Colton Haaker (USA) Husqvarna
2017	Colton Haaker (USA) Husqvarna
2018	Cody Webb (USA) KTM
2019	Colton Haaker (USA) Husqvarna
2020	Billy Bolt (GB) Husqvarna
2021	**keine Meisterschaft**
2022	Billy Bolt (GB) Husqvarna

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Audi

1980 Audi Urquattro, Herbert v. Karajans Auto, Matching Numbers, das älteste straßenzugelassene Exemplar! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Bentley

Bentayga V8 Mod.19, 46000 km, 404 kW (549 PS), 22 Zoll, HUD, ACC, Night usw., top Ausst. u. Zust., 139.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59722

BMW

M3 CS, EZ 18, 39000 km, 338 kW (459 PS), KW-DDC-Fahrwerk, top Ausstatt. u. Zustand, limited Edition, 79.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59728

SUCHE BMW Old- und Youngtimer. Bitte nur "GGGG" 0172/8339378 H

BMW Alpina

Alpina B9 635 CSI, 1983, toprestauriert, achatgrün-met., Leder beige, Klima, SD etc., 245 PS, H-Kennz., Classic-Data Zust.: 1-, 87.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59730

Suche gepfl. ALPINA. 0172/8339378 H

Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

1962 Ferrari 250 GT 2+2, Serie II, behutsam restauriert, Matching Colours: Grigio Notte. € 399.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

1957/71 Ferrari 246 Dino GT/GTS, geringe Laufleistung, 1A Zustand... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Mercedes

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59711

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

AMG C 43 4M T *PANO*NIGHT*DISTRONIC*, EZ 01/2023, 5000 km, 300 kW (408 PS), selenitgrau, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 97.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Lehfeld 6, 21029 Hamburg, Tel. 040/822104095 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59699

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

AMG E 63 S 4M+ * FINAL-EDITION * NIGHT*, EZ 01/2023, 5000 km, 450 kW (612 PS), MANUFAKTUR graphitgrau magno, Leder, Navi, Klima, LED, SD, SHZ, NR-Fzg., 144.998,- € (MwSt. awb.). Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Friedrichshafener Str. 23, 14772 Brandenburg, Tel. 03381/81159985 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59700

AMG GT 63 4M, EZ 10/2019, 49864 km, 430 kW (584 PS), designo diamantweiß bright+Leder beige+Distro+Night+Servoschließung+HeadUp u.v.m. 133.800,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59705

GLS 400 4M AMG, EZ 01/2019, 46551 km, 245 kW (333 PS), obsidianschwarz-metallic Lack, *Grand Edition* AHK Pano u.v.m., 79.955,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59704

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

996 Turbo Cabrio, 2004, 66.000 km, dt. Fzg., Tiptr. S, Erstlack, toporiginal, gr. KD neu, Garantie, 76.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59733

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

911 996 4S Cabrio, 120000 km, 235 kW (320 PS), dunkelblau, Klima, TÜV 2/25, 49.996,- €. 40789 Monheim, 0172/2663400

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59719

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Suche 911 964 RS oder RS N/GT, Liebhaber sucht einen sehr gut erhaltenen 911 964 RS oder RS N/GT ! Sehr gerne in blau, grün, silber oder weiß, Scheckheft, unfallfrei, nachlackierungsfrei, wenig km! Von einer seriösen Abwicklung inkl. fairer Preisgestaltung dürfen Sie ausgehen. 0177-8931911

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59690

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ *Leser werben Leser* ■ *Testabos*
■ *Jahresabos* ■ *Geschenkabos*

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

MOTOR MARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 9/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

RED BULL

Red Bull Art Car: Der britische Künstler „Mr. Doodle“ durfte ein komplettes Formel-1-Auto vollkritzeln

Unser Held

80. Geburtstag Dieter Braun
MSa 08/2023

Ich erinnere mich noch, wie Dieter Braun aus Hermaringen damals Weltmeister wurde. Ich war sieben Jahre alt und kam aus dem Nachbarort Bergenweiler. Er war unser Held. Zur Feier wurde die Landstraße zwischen Hermaringen und Sachsenhausen gesperrt und Dieter fuhr die Strecke mit dem Rennmotorrad hin und zurück. Die Heidenheimer Zeitung schrieb am nächsten Tag: „Hätte man ein Fünf-Mark-Stück auf die Fahrbahn gelegt, Dieter Braun hätte es getroffen!“

Thomas Keller
D-89168 Niederstotzingen

Kein Einzelfall

Ausbleibender F1-Boom
MSa 08/2023

Es hat in Deutschland nichts mit dem Gutmenschen zu tun, dass die Formel 1 nicht funktioniert. Schauen wir mal zurück: Wir hatten mit Michael Schumacher sehr schöne Jahre durch seine Erfolge. Danach ging das Interesse schrittweise zurück. Das ist in Deutschland kein Einzelfall gewesen. Man muss nur schauen, wie es im Radsport mit Jan Ullrich, beim Skispringen mit Sven Hannawald und beim Boxen mit Henry Maske gelaufen ist. Deutschland braucht immer einen Helden, um mit ihm zu leiden. Der RTL-Ausstieg hat das Desinteresse noch beschleunigt.

Jens Braune
D-09224 Chemnitz

Russland-Boykott

Eisspeedway-WM
MSa 08/2023

Ich möchte mein Unverständnis über die Berichterstattung zu russischen Eisspeedway-Meisterschaftsläufen äußern, auch wenn diese Berichte nur einen kleinen Rahmen einnehmen. Es gibt nach dem brutalen Überfall der russischen Führung auf die Ukraine sehr triftige Gründe, dass Russland, und damit auch der russische Sport, boykottiert wird. Sport ist nie unpolitisch, auch Motorsport nicht. Ich finde es etwas beschämend, dass gerade Sie als Fachzeitschrift dies ignorieren.

Gottfried Dworak
D-04779 Wermsdorf

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März: Freies Fahren Nürburgring-GP-Strecke (Pkw und Rennwagen)
18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Samstag, 11. Februar		
10.00	Formel E Hyderabad, Rennen **LIVE**	Pro 7
10.20	Formel E Hyderabad, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
20.05	NASCAR Cup, Clash-Rennen (Wh.)	Sport 1+
ab 20.55	Div. Rallye-Sendungen (bis 00.20)	Motorvision TV*
Sonntag, 12. Februar		
00.30	Formel E Hyderabad, Rennen (Wh.)	Eurosport 2*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
09.30	Formel E Hyderabad, Highlights	ORF 1
12.00	Rallye-WM Schweden, Power Stage **LIVE**	Servus TV
16.40	24h von Daytona, Highlights	Motorvision TV*
17.00	Auto Mobil – Das VOX Automagazin	VOX
17.00	F1-Klassiker, GP Melbourne 2000	Sky Sport F1*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.30	Supercars 2022, Saisonrückblick	Sport 1+*
21.20	NASCAR Cup, Clash-Rennen (Wh.)	Sport 1+*
22.00	Rallye-WM Schweden, Highlights	Sport 1
Montag, 13. Februar		
ab 20.00	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.30)	Motorvision TV*
Dienstag, 14. Februar		
ab 19.05	Racing Files (2 Folgen)	MTS TV**

Livestream/Internet

Freitag, 10. Februar		
11.55	Formel E Hyderabad, FP1 **LIVE**	ran.de
22.00	Rallye-WM Schweden, Tages-Highlights	redbull.tv
Samstag, 11. Februar		
01.00	Formula Regional Taupo, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
03.35	Formel E Hyderabad, FP2 **LIVE**	ran.de
06.00	Formel E Hyderabad, Qualifying **LIVE**	ran.de
08.00	Rallye-WM Schweden, WP 9 **LIVE**	servustv.com
10.00	Formel E Hyderabad, Rennen **LIVE**	ran.de
ca. 11.00	Formula Regional Dubai, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
11.30	DNLS, 4. Lauf **LIVE** (Simracing)	YouTube
12.00	Asian LMS Dubai, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
14.00	Rallye-WM Schweden, WP 12 **LIVE**	servustv.com
19.30	US-Supercross, Tampa **LIVE** www.supercrosslive.com*	
22.00	Rallye-WM Schweden, Tages-Highlights	redbull.tv
Sonntag, 12. Februar		
00.00	Formula Regional Taupo, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
02.00	Formula Regional Taupo, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
07.00	Formula Regional Dubai, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
10.20	Formula Regional Dubai, 3. Rennen **LIVE**	YouTube
12.00	Rallye-WM Schweden, Power Stage **LIVE**	servustv.com
12.00	Asian LMS Dubai, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
22.00	Rallye-WM Schweden, Tages-Highlights	redbull.tv

* kostenpflichtig ** auch im Sender-Livestream auf www.morethansports.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
09.–12.02.	Rallye-WM, Karlstad/Schweden	S
11.02.	Formel E, Hyderabad	IND
11.02.	Digitale NLS, 4. Lauf (Simracing)	D
11./12.02.	Asian Le Mans Series, Dubai (2 Rennen)	UAE
11./12.02.	GT Winter Series, Jerez	E
11./12.02.	Formula Regional Middle East, Dubai	UAE
11./12.02.	Formula Regional Oceania, Taupo (Finale)	NZ
Motorrad		
11.02.	US-Supercross, Tampa	USA

Vorschau

SAUBER

Formel 1: Die Präsentationswochen gehen mit Alfa Romeo und Williams weiter

RED BULL

Rallye-WM in Schweden: Beim zweiten Saisonlauf geht es auf Schnee und Eis

MOTORSPORT IMAGES

Formel E in Indien: Das erste Elektro-Rennen in der Heimat von Mahindra

DUCATI

MotoGP: In Sepang testet Francesco Bagnaia erstmals mit der Startnummer 1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

JEDE MENGE ACTION
rund ums Auto

REISEN **RALLYES** **TRAININGS** **TRACKDAYS**

Jetzt 2023 buchen!

auto motor sport | AUTO STRASSENVERKEHR | Motor Klassik | MOTOR SPORT aktuell | pro mobil | sport auto | YOUNGTIMER

Telefon: +49 711 182-1977 | E-Mail: info@actionteam.de | Web: event.motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.